Europe : 0 fr. 60. — Autres pays : 0 fr. 75.

LA VIE AU GRAND AIR

HÉLÈNE DUTRIEU

Qui a enlevé à Étampes la Coupe Femina avec 167 kilom. 200.

(Voir pages 959 à 960.)

DITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
USICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
0, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,66,>8)
et 9, avenue de l'Opéra (téléph. 200-89).

Abonn. : ***France 24 fr. — Etranger 28 fr.***
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes dont ne bénéficient pas les acheteurs au N° (Liste envoyée sur demande). Les abonnements d'un an peuvent être payés en 2 fois.

Dans ce numéro, un supplément de

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

VOLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10 rue Hautefeuille, Paris (VI^e^)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute époque.* BARLET, 112, rue Réaumur.
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. *(discrets)* MAZE (J.), 142, Boul. Magenta, Paris.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragees de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f^
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*.

La Collection la plus célèbre de

Rosiers est celle de Jre

SOUPERT & NOTTING spécialistes établis 1855, Luxembourg (Gd Duché)

Colis tout fco, 20 nains, fr. 9, 10.50 et 19.45
15 sarmenteux merveilleux, fr. 9.
Fournisseurs de 6 cours.
Magnifique catalogue illustré fre sur demande

A. FORMISYN

Chemin de fer d'Orléans. — *Wagons spéciaux pour le transport des automobiles.*

Afin de donner au public de nouvelles commodités pour le transport des automobiles *en grande vitesse*, la Compagnie d'Orléans vient de mettre en circulation un certain nombre de wagons fermés spécialement aménagés.

Ces wagons, qui s'ouvrent aux deux bouts par des portes à deux battants, ont une longueur de 6 m. 54, une largeur de 2 m. 50 et une hauteur de 2 m. 725. Les plus fortes limousines y tiennent donc aisément ; de plus, des dispositifs spéciaux permettent le calage et le chargement facile de la voiture à transporter.

Aucun supplément n'est perçu pour l'utilisation de ces wagons en plus des tarifs de grande vitesse. Restent également applicables les réductions spécialement accordées si le retour de l'automobile à son point de départ a lieu dans un certain délai.

Ces nouvelles commodités faciliteront en particulier les grandes excursions circulaires empruntant tantôt la route et tantôt la voie ferrée, qui se généralisent de plus en plus.

ELLIMAN'S
Embrocation

ELLIMAN'S ROYAL EMBROCATION FOR HORSES AND CATTLE
ELLIMAN, SONS, & CO

POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures,
Rhumatismes,
Capelets,
Suros,
Eparvin,
Courbe
Molettes,
Meurtrissures,
Coupures et blessures,
Genoux couronnés,
Maux de gorge,
Blessures de la selle,
Maux de bouches chez les moutons et les agneaux,
Piétin chez les moutons,
Foulures chez les chiens,
Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes,
Lumbago,
Maux de gorge dûs au froid,
Rhumes de poitrine,
Névralgies,
Bronchite chronique,
Maux de reins
Meurtrissures.
Coupures légères,
Foulures,
Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

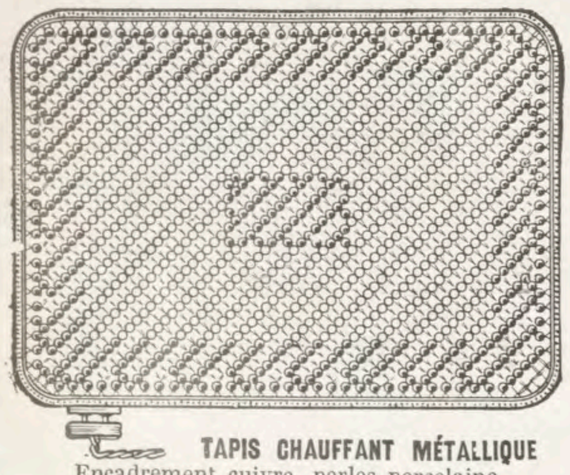
En vente dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

Quelques spécialités de PAZ & SILVA

Constructeurs-Electriciens
55, Rue Sainte-Anne, PARIS

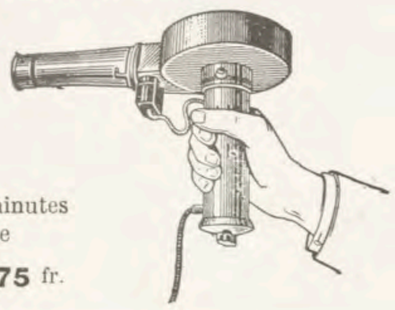
Demander nos catalogues spéciaux pour tous les appareils de chauffage ainsi que pour les lampes Tantale et les lampes flamme à filament de métal (1 watt).

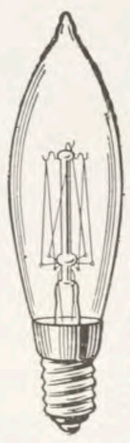
VISITER NOTRE EXPOSITION
DE LUSTRES HOLLANDAIS
Copies de Musées



TAPIS CHAUFFANT MÉTALLIQUE
Encadrement cuivre, perles porcelaine
Chauffage intensif et économique (0.07 par heure)
Prix **35** fr. (0m53×0m57)

APPAREIL "SHO"
Il sèche la chevelure en quelques minutes après lavage
Prix : **75** fr.





LAMPE FLAMME
filament métallique
10 et 16 Eougies 110 volts (1 watt)

BOUTEILLE MAJIC
Depuis **8.50**
Cette bouteille conserve 24 heures leur température aux liquides

PHEROPHONE
Prix **11** fr.
Le meilleur téléphone privé. S'installe sur les sonneries.

PLAQUES LUMIÈRE
PAPIERS
PRODUITS

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

Cycles Griffon Courbevoie (Seine)

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

22, Av. de la Gde-Armée.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

VILLA à Beaulieu « Villa Finistère », rte Nice à Monaco. 3.400 m. R. b. 12.000 f. M. à p. 140.000 f. Ad. Ch. not., 24 janv. Me THION DE LA CHAUME, 8, bd Sébastopol.

VENTE au Palais, sur licitation, le samedi 14 janvier 1911, à deux heures.

MAISON D'ANGLE A PARIS
RUE DU MAUBEUGE, N° 62

Revenu net environ. . . . 43.000 francs.
Mise à prix . . . . . 575 000 —
S'adresser à Mes DIOLÉ, ZADOC-KAHN, avoués, et PÈRE, notaire à Paris.

Vente au Palais à Paris, le 14 janvier 1911, à 2 heures.

PROPRIÉTÉ A ISSY-LES-MOULINEAUX
rue Ernest-Renan, 18. Contenance : 1.000 mètres. Mise à prix : 35.000 francs. S'adresser à Mes VALLET, MARRAUD, avoués à Paris, Me DERAINE, notaire à Vanves, et à Me DE RIDDER, notaire à Paris.

VENTE au Palais à Paris, le 14 janvier 191[illegible] 2 heures, de deux maisons à Paris :

1° RUE DES AMANDIERS, 104 et ru[illegible] des Platrières, 2 et 4. Contenance : 370 mètres envir[illegible] Revenu : 11.384 fr. 80. Mise à prix : 60.000 fran[illegible]

2° RUE DE LAGNY, 44 Contenance : [illegible] mètres environ. Revenu : 3.768 fr. 60. Mise à prix : 20.000 fran[illegible] S'adresser à Paris à Me BENECH, avoué, place [illegible] Vosges, 26, Mes BURKHARDT et EMILE BERTIN[illegible] avoués, et DAUCHEZ, notaire.

Maison à Paris **11, R. D'AGUESSEAU** Surf. 939 m. 20. R. 34.577 f. 25. M. à 500.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 24 janvi[illegible] 1911. S'ad. à Me CRÉMIEU, n., 17, r. de la Ville-l'Evêqu[illegible]

LEVALLOIS- Perret. 3 propriétés r. Martinval, nos 1 et 5, loué-provisoires, 3.000 f., 1.200 f., 1.800 M. à p. 30.000 f., 15.000 f., 30.000 f. Ad. Ch. n. Paris, le janv. 1911. S'ad. à Me HOCQUET, not., 5, quai Voltair[illegible]

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Fêtes sportives à Chamonix et au Revard. Hiver* 1910-1911.

A l'occasion des Fêtes sportives de Chamonix et du Revard, la Compagnie délivre du 15 décembre 1910 au 28 février 1911 pour *Chamonix* et du 15 décembre 1910 au 25 mars 1911 pour *Aix-les-Bains-Mont-Revard*, des billets d'aller et retour spéciaux de 1re et de 2e classes, à prix réduits.

Validité : 15 jours (dimanches et fêtes compris). Faculté de prolongation de deux périodes de 8 jours, moyennant un supplément de 10 0/0 par période.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, December 31th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

31 Décembre 1910 — N° 641
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

CECIL GRACE, L'AVIATEUR ANGLAIS PERDU EN MER

Le 24 décembre, Cecil Grace partait de Douvres. Il passait le détroit, venait jusqu'à la frontière belge, mais, gêné par le vent, il rebroussait chemin pour atterrir aux Baraques. Il repartait à 2 h. 15 dans la direction de Douvres. Dérivant sous l'action d'un courant du Sud-Ouest, il manqua la côte anglaise et fut emporté au dessus de la Mer du Nord. On n'entendit plus parler de l'infortuné aviateur.

MA COUPE MICHELIN !

Par GEORGES LEGAGNEUX.

Le recordman du monde de la hauteur, Georges Legagneux, raconte comment il s'est attribué la Coupe Michelin, en couvrant le 26 décembre, à Pau, 515 kilom. 900 en 5 heures 59 minutes.

HÉ! oui! ma Coupe Michelin! Si j'en suis dépossédé d'ici le 1er janvier, elle aura toujours été à moi pendant quelques jours. Et vraiment, j'ai bien envie d'adopter l'aérodrome de Pau pour y accomplir ce que les journalistes élogieux appellent mes exploits. J'ai eu la déveine pour mon premier essai du prix de la distance, étant obligé d'atterrir et de céder la place à un ouragan qui me plaquait presque à terre et envoyait les tables et les déjeûners des commissaires me faire concurrence dans les airs. Mais ce que je ne puis oublier, c'est qu'à Pau en moins de dix jours, j'ai battu le record de la hauteur en m'élevant à 3.200 mètres et celui de la distance en couvrant 51 kilomètres de plus que le précédent détenteur. Il faudrait que je voie s'il n'y aurait pas moyen de courir Paris-Bruxelles et retour sur cette piste-là.

En somme, vous me demandez mes impressions et je suis bien embarrassé de vous les donner. Que voulez-vous que j'aie ressenti pendant ces presque six heures? Ah! cette maudite minute qui m'a fait arrêter après 5 h. 59, alors que je croyais avoir volé 6 h. 1. Je ne me pardonnerai jamais cette erreur. Je sais bien que la différence n'est pas énorme entre 59 et 61 minutes, mais c'est la même chose que pour les objets à 1 fr. 95 ou à 2 francs. Le public achètera plutôt ceux-là que ceux-ci, histoire d'économiser un sou qui le fait passer d'un franc à l'autre. Puis, il aime les choses peu compliquées. Quand il parle de mon vol, il préférerait dire : « Legagneux a volé 6 heures », plutôt que : « Legagneux a volé 5 h. 59, » et pour simplifier, il se contentera de parler des 5 heures sans tenir compte des minutes. Voilà comme, dans ce pauvre monde, on est toujours une victime : hélas!

Je vous disais donc que je n'avais aucune impression à vous raconter. Ce à quoi, vous me répondrez avec logique : « En ce cas, taisez-vous. » Tiens, vous avez raison. Votre phrase me frappe par sa justesse. J'ai bien envie de suivre votre conseil. Mais qu'est-ce que dirait la *Vie au Grand Air* qui m'a demandé de battre maintenant le record des sensations dans le moins de lignes possible.

D'ailleurs pourquoi est-ce donc toujours l'auteur d'une performance qui donne ses impressions et jamais le spectateur. Je vous assure qu'en ce qui me concerne tout au moins, cette lecture m'intéresserait beaucoup plus vivement. Et je suis certain qu'il aurait été amusant de demander un article au brave paysan qui pendant que je tournais, eut le loisir, sans se presser, de remplir trois charrettes de foin. Que pouvait-il penser de moi? De temps en temps, il s'arrêtait pour me regarder, puis se remettait au travail. Sûrement, il devait me prendre pour un fou ou pour un derviche tourneur. D'ailleurs, moi qui étais son spectateur à mon tour, je me demandais quel besoin il avait de prendre ce foin si bien rangé pour le mettre dans de si grandes voitures. Voyez, mon brave, chacun a sa manie: il faudra que je tâte de la vôtre pour comparer!

Depuis mon arrivée à Pau, tout le monde me disait : « Comme vous avez eu tort de partir. Le lendemain, il faisait un temps merveilleux, un véritable temps de Coupe Michelin. » Car maintenant, dans cette aimable ville on ne désigne l'état atmosphérique qu'en lui donnant un nom d'épreuve d'aviation. On est sportif ou on ne l'est pas. Il y a le temps pour record de hauteur, il y a celui pour casser du bois — oh! ils sont nombreux ceux qui trouvent toujours ce temps-là, à l'aérodrome, — celui pour rater la Coupe Michelin (je l'ai vécu ce jour) et enfin celui pour se l'attribuer (idem). Or, mes regrets augmentaient chaque fois que je scrutais l'horizon, comme on dit dans les contes de Perrault. Et je ne voyais rien venir, mais un calcul des probabilités facile et simple me forçait à supposer que du moment qu'il faisait beau aujourd'hui, il ferait mauvais demain. C'était mal connaître l'idéal climat du pays et le lendemain de mon arrivée, je pouvais concourir pour la distance.

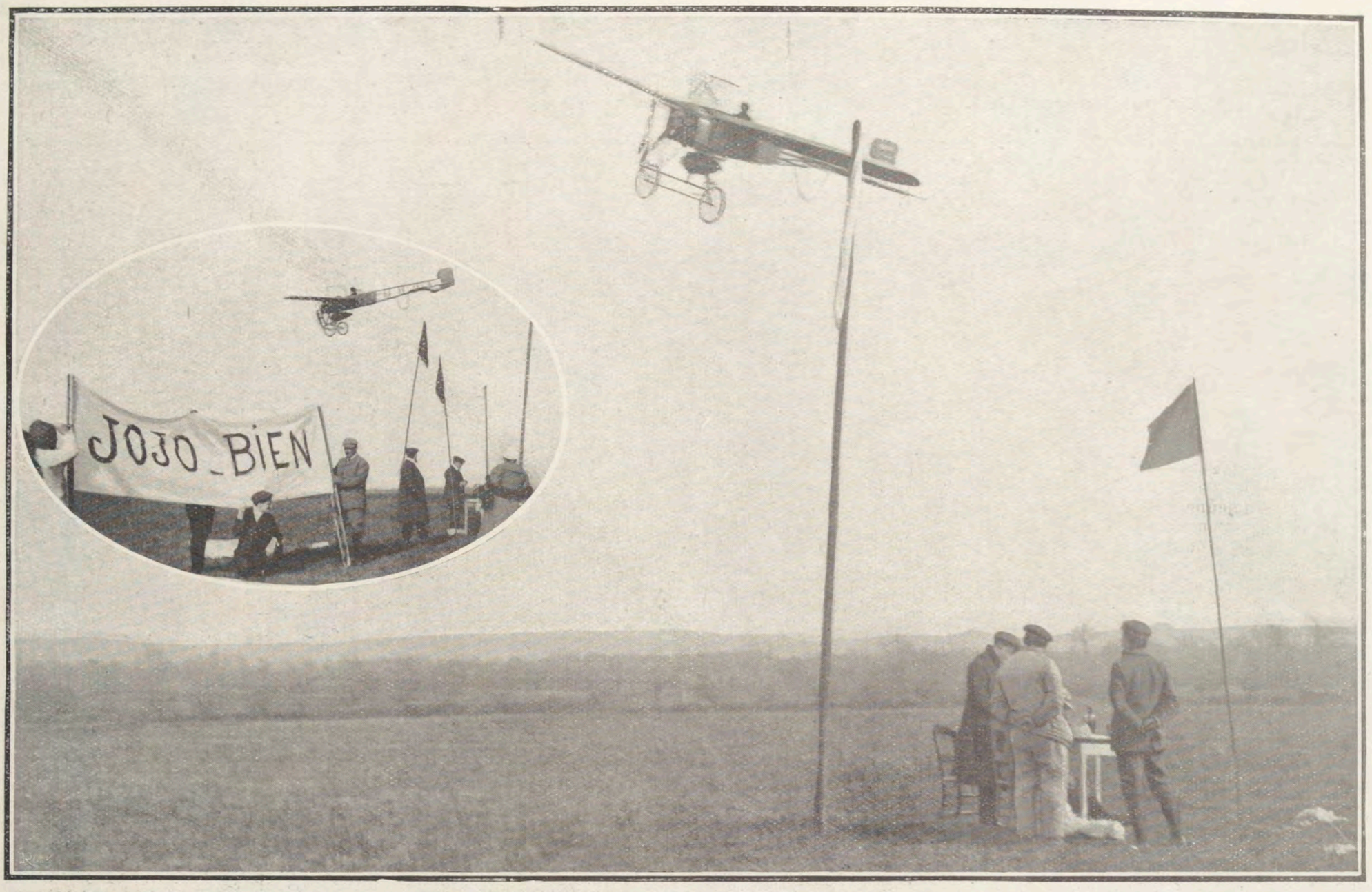
Le matin, à 6 heures 1/2, nous devions tous nous retrouver Place Royale pour partir en automobile : j'arrivais bon premier, le lieutenant de Goys suivait, ainsi que l'enseigne de vaisseau Conneau et le lieutenant de Malherbe, commissaires aux pylônes. Mais le représentant de l'Aéro-Club, M. Sallenave et ce dormeur de Jacques Mortane se faisaient attendre. Que vouliez-vous que je lasse sans eux? Sans celui-là, mon record n'existait pas, sans celui-ci, que j'avais nommé directeur général des poteaux de 100 kilomètres, jamais je n'aurais su la distance couverte? L'attente était solennelle. Mortane finit par arriver, mais Sallenave restait toujours invisible. Il est vrai qu'il faisait encore nuit. Et nous prîmes le parti d'aller le réveiller: malgré le bruit du moteur, malgré mes souliers que je râclais bruyamment sur une devanture, rien ne bougeait chez lui, mais tout le quartier était en émoi. Alors en chœur, tous les quatre et le chauffeur nous crions: « Sallenave! » Enfin un visage bouffi apparut. Des bras s'étirèrent douloureusement, j'étais sauvé. En vitesse, nous partions. Dès mon arrivée, je prenais un chocolat, véri-

Pendant le vol.

MM. Sallenave, l'enseigne de vaisseau Conneau, les lieutenants de Malherbe et de Goys contrôlèrent le vol de Legagneux, assistés de notre envoyé spécial Jacques Mortane.

fiais mon oiseau et à 8 h. 34 m. 15 s., le froid étant tombé, je passais la ligne de départ après avoir très facilement décollé malgré ma charge de 170 litres d'essence et d'un respectable poids d'huile. Je m'élançais sur cette idéale piste de 6 kilom. 700. Et je n'avais plus qu'à attendre. Eh bien! vous me croirez si vous voulez, mais c'est cette attente qui m'a le plus ennuyé. Pourtant je n'avais pas le temps de m'ennuyer. Je ne perdais pas une goutte de ce qui se passait au-dessous de moi. Là, c'était Sallenave se trottant les yeux, puis me regardant avec un air de rage. Je suis sûr qu'il aurait voulu me voir au diable moi qui l'avais obligé à sortir des bras de Morphée. A ses côtés, l'envoyé spécial de la *Vie au Grand Air* préparait mes drapeaux: il se hâtait un peu, soit dit entre nous. Plus loin, c'étaient les commissaires aux pylônes qui, étendus dans l'herbe, faisaient les lézards en semblant se moquer de ce « piqué » qui tournait avec la conviction d'un manège de chevaux de bois. Puis mes mécaniciens qui prêtaient l'oreille au moindre son de mon moteur. Alors pour leur faire peur, je coupais et je remettais vite. Ah! leurs figures affolées, j'en ris encore. Un attelage trouve plaisant de traverser le champ. Vite, que j'y mette bon ordre. Des 25 mètres d'altitude où je me suis constamment tenu, je descends un peu et je suis la voiture. Le cheval fut un peu effrayé, le cocher ahuri, mais ils me le pardonneront en pensant à la douce émotion que leur ai procurée. D'ailleurs j'ai fait une remontrance du même genre à un spectateur qui restait sous mon appareil à chacun de nos tours : jeune imprudent! Il est vite parti. Vous voyez que, même sans parler, il est facile de se faire comprendre.

Et le soleil commençait à chauffer ferme. A midi d'ailleurs, 35° étaient enregistrés au thermomètre. Les spectateurs commençaient à affluer, car dans toute la ville on avait eu la délicatesse, dès mon départ, d'apposer des affiches où l'on prévenait le public que je courais la Coupe Michelin, « la totalisation des distances » comme l'appelait, le soir, une dépêche par fil spécial, s'il vous plaît. Entre 10 et 11, je passai le plus mauvais moment, le vent s'était levé et des remous me gênaient considérablement. Mais il y avait lutte, cela m'intéressait et me faisait passer le temps. J'eus une joie à 10 h. 1/2, lorsqu'arriva ma femme qui avait attendu le courrier de Paris pour venir me rejoindre. Elle m'apportait des nouvelles de notre petit que nous avions laissé souffrant à Puteaux. Et je fus plus heureux en lisant le transparent écrit par le calicographe Sallenave avec cette inscription: « Jojo bien », que lorsque Mortane venait planter un poteau de 50 ou de 100 kilomètres. L'esprit tranquille, je ne m'occupai plus alors que de tenir le plus possible. Et je vous garantis que c'est long le temps et la distance! Telle est la réflexion très subtile qui me poursuivit durant mon tourniquet! J'avais beau voir Jeanne Herveu arriver, j'avais beau effectuer des virages savants pour permettre aux photographes de donner de beaux clichés à la *Vie au Grand Air*, j'avais beau faire des signes d'amitiés à chaque tour et jeter par dessus bord des cuisses de poulet que j'avais emportées et auxquelles je touchais à peine, je m'ennuyais tout seul là-haut. Que voulez-vous, j'aime tant faire la conversation! Et il me semblait que j'avais un tas de



Un virage du recordman.

La piste mesurait 6 kilom. 700 qui furent couverts à une moyenne de 4 m. 35 au tour. On tenait le recordman au courant des nouvelles de la terre au moyen de grandes affiches. C'est ainsi qu'on lui apprend que son fils, est en bonne santé. Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch.

choses à dire à chacun de ceux qui étaient groupés autour de la piste. Alors je me livrais à des calculs, ma foi très justes, je constatais que dans la première heure j'avais fait 84 kilomètres, dans les deux heures 171 kil. 900, dans les trois 258 kil. 500, dans les quatre 345 kil. 500. Il s'agissait alors de dépasser les 370 kil. que j'avais parcourus lors de ma tentative de la semaine précédente. Cinq heures, 442 kil. 200. Ah ! là, il fallait battre le record. Que ces quelques milles mètres me semblèrent durs à faire. Et le drapeau qui ne bougeait pas pour m'indiquer les 450 ! Qu'est-ce qu'il y avait donc ?

J'étais ennuyé terriblement : m'étais-je trompé dans mes calculs ? Je recommençais deux et trois fois et toujours j'arrivais au même résultat ! Je ne savais plus que penser, certainement le record devait être battu : Tout à coup, éclair de génie, j'avais découvert le mot de l'énigme.

C'était simplement une galejade de ces spirituels Sallenave et Mortane. Je leur fis signe que je n'étais pas dupe de leurs noirs agissements. Ils eurent le tact de comprendre et, pour la peine, presque au même instant, plantaient un nouveau drapeau et me firent présenter par ma femme un calicot avec un tout petit mot qui en dit tant quand il veut : « Record !!! » Ah ! ces trois points d'exclamation, je les aurais embrassés. Je continuai, mais je commençais à avoir faim, mon long séjour sur mon siège me blessait un peu à cause d'un satané bout de bois qui me tracassait et au bout de 515 kilomètres j'atterris ayant couvert 515 kil. 900 en 5 h. 59. J'avais encore quelques litres d'essence. J'aurais pu les utiliser, mais j'avoue que sans être le moins du monde fatigué, il importait de faire finir cette plaisanterie. J'ai droit à la reconnaissance des commissaires pour cette marque de courtoisie.

Mais puisque je parle de marque de courtoisie, il est temps alors de parler d'un geste qui me toucha profondément : tandis que je déjeûnais, après l'arrivée, le dirigeable *Ville de Pau* passa au-dessus de l'aérodrome et la dépêche suivante fut projetée sur le sol : « Les pilotes du dirigeable *Astra-Ville de Pau* félicitent sincèrement M. Legagneux pour son vol admirable. Mugnier et Roussel. »

Il faut vous dire que depuis quelques jours déjà le dirigeable s'est mis à nous faire une concurrence endiablée, si j'ose m'exprimer ainsi ; il n'est pas de jour où la grosse machine pleine de vent ne vienne évoluer tantôt sur le champ d'aviation et plus souvent encore au-dessus de Pau et des Palois ravis.

C'est qu'ils y tiennent à leur ballon ; il est filleul de chacun, et il n'est pas un gosse dans le pays qui ne connaisse l'*Astra* et ses deux pilotes.

Dès que j'eus fini de manger, pour faire plaisir aux spectateurs qui étaient arrivés en foule (il y avait des grappes humaines juchées dans les arbres), mais trop tard pour me voir évoluer, je fis sortir à nouveau mon Blériot — pauvres mécanos ! ce que je vous en ai fait endurer ! — et je l'enfourchai pour aller remercier mes camarades du dirigeable, dire bonjour aux Palois dans leur ville et aux environs et donner un petit frisson au public de l'aérodrome par un vol plané « un peu là ! »

Je ne sais si vous connaissez les Pyrénées, mais on y est très sensible aux marques de politesse, la vie y est restée pour ainsi dire patriarcale, les mœurs sont simples, on aime les étrangers et pour peu que ceux-ci y mettent du leur et les amusent, ils sont vite idolâtrés de tous les habitants.

J'accomplis mon programme à la lettre et à propos de lettre, voici ma réponse aux pilotes de l'auto-ballon :

« Très touché de votre aimable attention, je vous remercie très sincèrement et vous prie d'agréer mes félicitations pour vos beaux voyages dans ce « bëth ceü de Pau ».

Non, mais ne dirait-on pas un échange de télégrammes entre souverains ? C'est ça qui vous pose ! Mais en attendant si d'ici, le 31, je suis dépossédé du record de la distance c'est moi qui aurai l'air de poser en vous donnant cet article : ce sera bien de votre faute et pas de la mienne, certes !

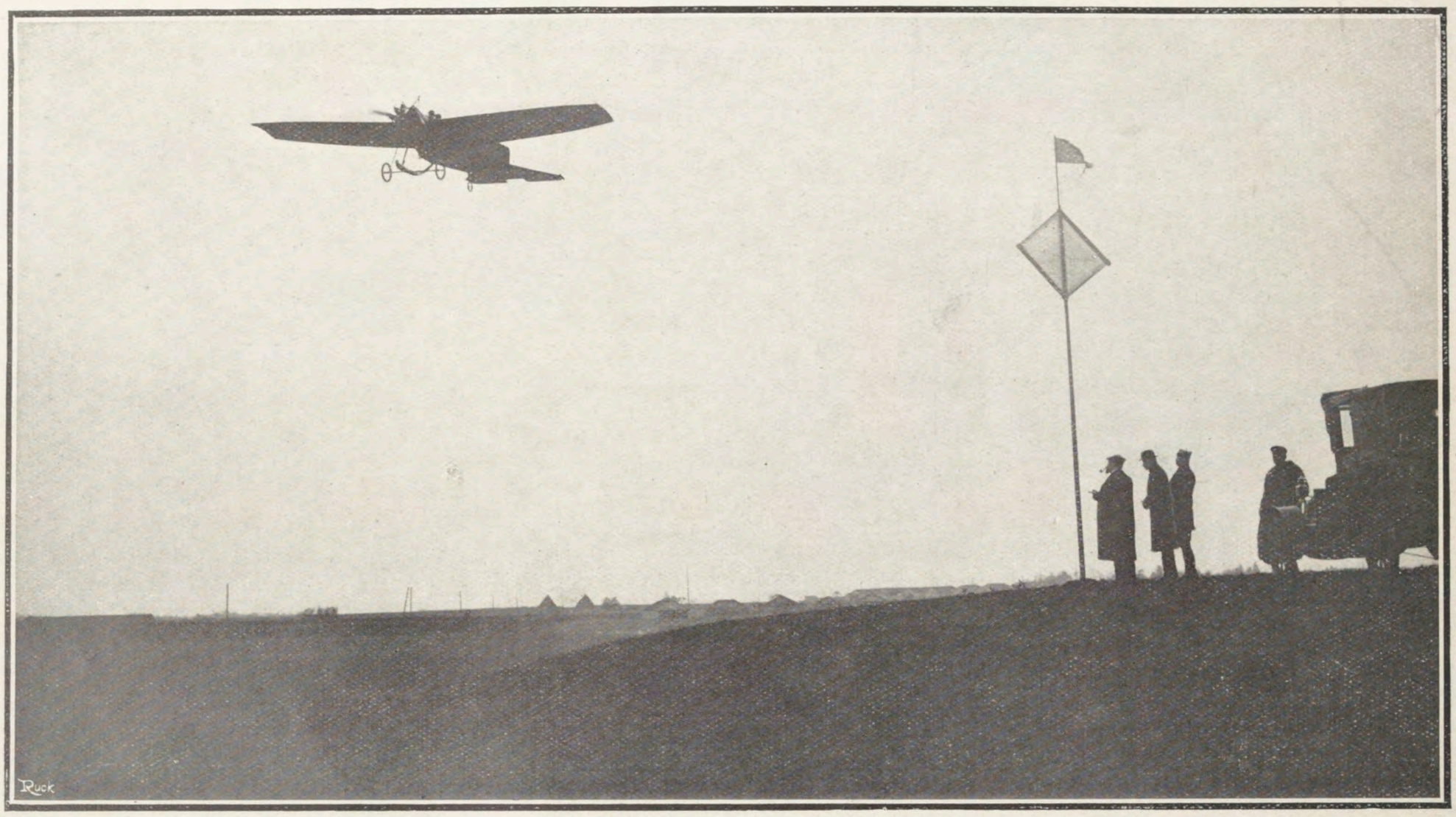
GEORGES LEGAGNEUX.

Au débarcadère.

Un de nos photographes a rencontré au quai d'Orsay Legagneux, rentrant à Paris accompagné de sa femme.

LE NOËL DES AVIATEURS

Le mauvais temps permettra-t-il aux oiseaux artificiels de prendre leur volée avant le 31 décembre ? C'est bien peu probable ? Wynmalen, Legagneux, Hélène Dutrieu restent en bonne posture. ? ?

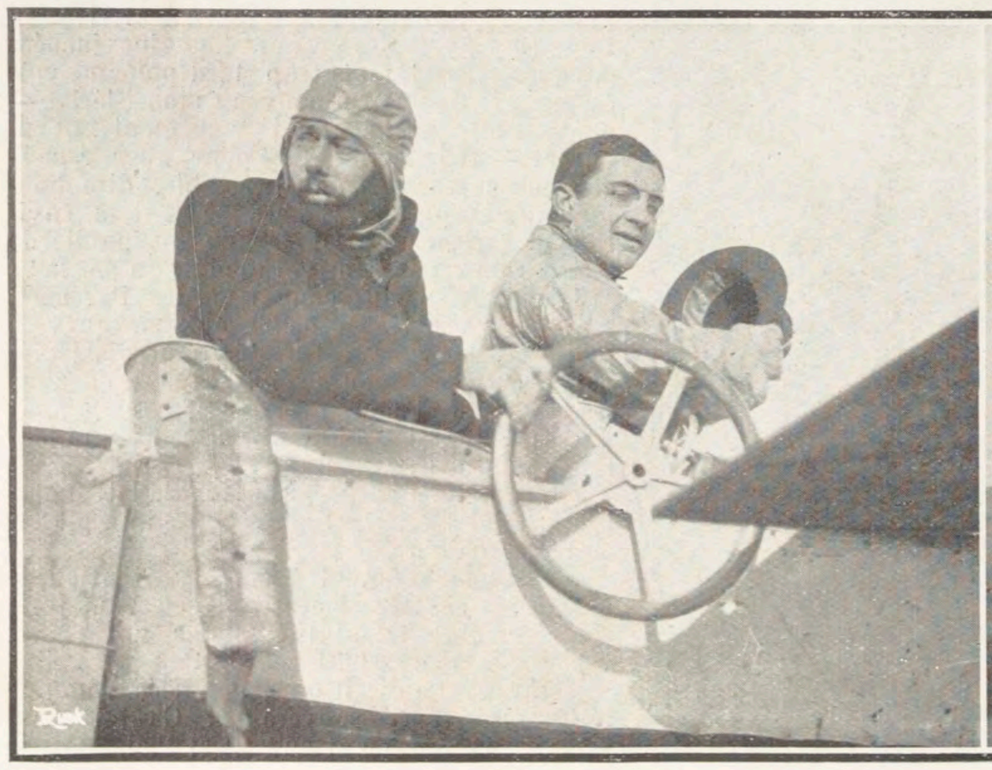


Pendant la Coupe Deperdussin.

Sur le terrain de Buc, Laurens a enlevé le 21 décembre la coupe Deperdussin, attribuée à un appareil n'ayant pas encore gagné un prix de 25.000 francs, et ayant couvert au 31 décembre les 100 kilomètres dans le meilleur temps.

Encore que, avant la naissance de l'aviation, on accordât une moindre attention aux phénomènes météorologiques, je ne crois pas qu'il nous ait jamais été donné de rencontrer un mois de Décembre comme celui que nous venons de traverser. Il semble que le ciel veuille se défendre contre les audacieux qui cherchent à l'envahir. Partout où, en France, il y a une plaine avec un hangar abritant un oiseau artificiel, il y a là des hommes qui, avec une patience inlassable, viennent tous les matins dès l'aurore, contemplent les nuages qui se fondent en cataractes, le brouillard qui enveloppe la campagne, font tourner leur moteur d'un air mélancolique et attendent le soir pour recommencer le lendemain.

C'est que la fin de l'année approche. Quand paraîtra ce numéro, 1910 n'aura plus que quelques heures à vivre et il sera trop tard pour se lancer à la conquête des trophées qui restent encore en compétition : la Coupe Michelin (20.000 francs), la Coupe Deperdussin (25.000 francs), le Prix Lazare Weiller (25.000 francs) et enfin Paris-Bruxelles et son premier prix de 100.000 francs. Hélas, j'entends la pluie crépiter le long de mes vitres, je vois



En attendant le beau temps.

Thomas, qui a fait pour la Coupe Michelin, un beau vol de 2 h. 35 m., emmène à son bord Weymann, que le mauvais temps a empêché de courir la Coupe Deperdussin et Paris-Bruxelles.

Au départ, à l'aérodrome de Buc.

En compagnie de M. Hickel, Laurens a battu le 21 décembre, à Buc, tous les records avec passager, couvrant sur son monoplan, les 100 kilomètres en 1 h. 16 m., enlevant la coupe Deperdussin.

POUR LE PRIX LAZARE WEILLER

LE LIEUTENANT CAMERMAN ET LE CAPITAINE HUGONI

Le 21 décembre, le lieutenant Camerman, ayant à son bord, comme observateur, le capitaine Hugoni, s'est attribué la possession provisoire du prix Lazare Weiller, en volant de Bouy à Montigny-sur-Aube et retour, couvrant les 232 kilomètres en 4 h. 2 m. 30 s., record du monde avec passager. Il est tenu compte, pour le classement définitif, du rapport de l'officier-observateur. Détails techniques: Biplan H.Farman, magnéto Bosch.

Le mauvais temps à Issy-les-Moulineaux.

Tous les matins, on sort les oiseaux du hangar ; on interroge le ciel, on consulte le baromètre et, après une promenade dans la boue profonde du terrain de manœuvres, on ramène l'oiseau au nid, comme Legagneux et Martinet font ici de leur " Glin-Glin "

avec terreur l'aiguille du baromètre qui descend et je crains bien que, dans les quatre jours qui restent, aucune tentative ne puisse utilement être faite. Et cependant combien de concurrents ne comptons-nous pas !

Pour la Coupe Michelin, Tabuteau et Renaux à Buc, Briançon à Douai, Thomas à Mourmelon, Sommer à Douzy, Henri Farman à Étampes, Aubrun à Paris, sans compter Legagneux, tout prêt à s'attaquer à celui qui aura battu son temps ;

Pour la Coupe Deperdussin, Weymann, Kœchlin, et le détenteur Laurens ;

Pour le prix Lazare Weiller, le lieutenant Caumont, le lieutenant Lethens, le lieutenant Féquant et Camermann qui veut faire mieux encore ;

Pour la Coupe Femina, Mlle Marvingt et Mme Niel à Mourmelon, Jane Herveu à Pau.

Et les inlassables Legagneux-Martinet, Lanser, Laffont, Weymann encore, pour lesquels les 100.000 francs de Paris-Bruxelles ne sont pas définitivement gagnés.

Mais, hélas ! les jours passent. Combien mieux avisés eussent été ceux qui ne s'y seraient pas pris au dernier moment. Si Henri Farman n'avait pas attendu les jours les plus courts de l'année, si un autre avait fait au beau temps Paris-Bruxelles en 24 heures, tous deux seraient aujourd'hui bien tranquilles. Wynmalen fut un sage et si, au point de vue sportif strict, on peut soutenir que son temps ne pouvait être homologué, sa performance n'en reste pas moins méritoire et il mériterait le prix rien que pour l'avoir tenté.

Un jour, un beau jour aurait suffi. On le vit bien, le 21 décembre quand, en une seule journée qui ne fut au point de vue du ciel qu'une journée médiocre, quatre victoires furent remportées et quatre records battus.

Legagneux dans les pages qui précèdent vient de conter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment il enleva la Coupe Michelin. Félicitons-le de son énergie. Si le record de la hauteur vient de lui être enlevé par l'américain Hoxsey avec 3.474 m. celui de la distance lui restera sans doute quelque temps.

Mlle Dutrieu a accompli le même jour que Legagneux, mais sur l'aérodrome de la Beauce à Etampes une très belle performance. Elle a tenu l'air pendant 2 h. 35 ce qui pour une femme gracile comme l'est l'artiste sportswoman n'est pas un exploit dénué de caractère athlétique. Une première fois, Hélène Dutrieu avait volé pendant 1 h. 7 m. battant le temps de Mlle Marvingt, mais elle trouvait son record insuffisant. Cette fois, elle volait pendant 2 h. 35 atteignant 167 kil. 200, arrêtée par la nuit. Dans la première heure, elle avait couvert 62 kil. 100 et 66 kil. 600 dans la deuxième heure. La Coupe Femina semble bien devoir lui rester.

Hélène Dutrieu.

La célèbre sportswoman qui gagna la Coupe Femina.

A Buc, le même jour, Laurens s'attaquait à la Coupe Deperdussin. Fondée par le sportsman bien connu, et dotée d'un superbe objet d'art, cette épreuve offre cette particularité de n'être ouverte qu'aux concurrents montant un appareil qui n'a pas encore gagné un prix de 25.000 francs. C'est un encouragement offert aux jeunes constructeurs. La Coupe sera attribuée à celui qui, au 31 décembre, aura couvert les 100 kilom. avec passager dans le temps le plus court.

A 2 heures, Laurens s'élevait sur l'aérodrome de Buc, ayant à son bord M. Hickel. Un vent assez fort gênait au début l'aviateur, mais fort heureusement il baissait et l'aviateur commençait tout de suite à battre les records. Finalement, il couvrait les 100 kilom. en 1 h. 16 m. 5 sec. battant de 20 m. 1 s. l'ancien record d'Aubrun établi à Reims. Moyenne à l'heure 78 k. 947.

Enfin, toujours le même jour, le lieutenant Camerman s'attaquait au prix Lazare Weiller. Emmenant avec lui le capitaine Hugoni comme passager observateur, l'excellent pilote quittait Bouy à 10 h. 30. Il s'élevait aussitôt à 500 m. et atteignait Montigny-sur-Aube à midi 20. Il revenait au camp de Châlons à 2 h. 32 m. 30 s. après avoir parcouru 232 kil. en 4 h. 2 m. 30 s. établissant en même temps le record du vol sans escale avec passager.

Tabuteau avait été moins heureux dans sa tentative sur Paris-Bruxelles. Parti d'Issy à 7 h. 40, il allait jusqu'à Pierrefitte où, reconnaissant que le brouillard augmentait de plus en plus, il décidait de revenir. Cet abandon obligatoire est d'autant plus regrettable qu'il nous a privés de très belles photographies que n'aurait pas manqué de rapporter le passager de Tabuteau, M. Senoucque, dont nos lecteurs ont pu admirer il y a quelques semaines les superbes photographies aériennes (1).

Notons l'angoissant vol de Laurens et de Pannier qui partis d'Issy par un beau soleil furent pris dans le brouillard et tournèrent pendant de longues minutes perdus dans les brumes, avant de pouvoir atterrir dans l'île Rothschild à Puteaux.

Pourquoi faut-il que ce Noël des aviateurs commencé joyeusement se termine tragiquement par deux morts, celle de Cecil Grace perdu dans la mer du Nord et celle de l'italien Piccolo, victime d'une chute le 26 décembre à Saô-Paulo, au Brésil !

MARCEL VIOLLETTE.

(1) Voir le numéro 632.

Le Match R. C. de Bruxelles - Red Star A. C.

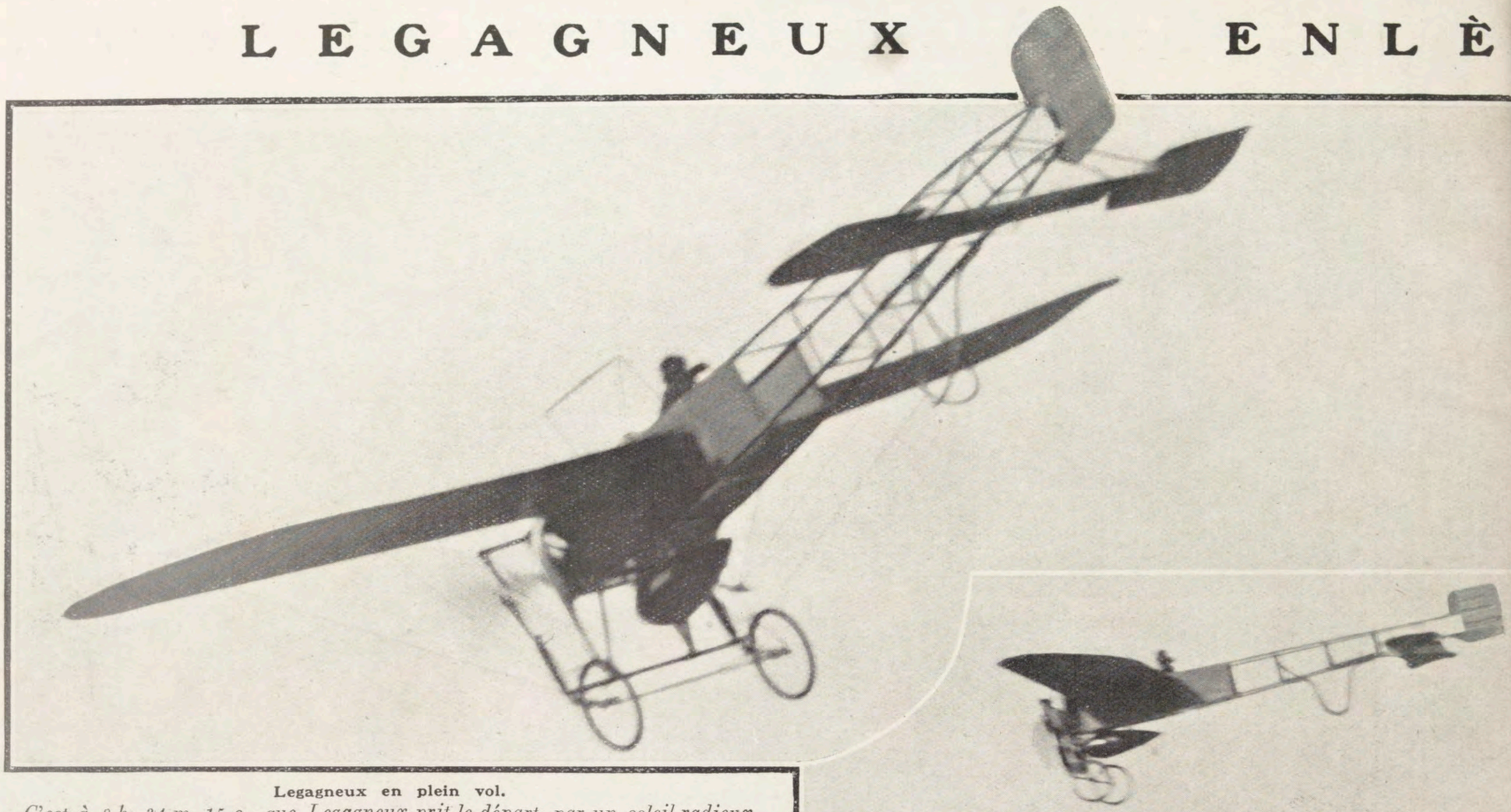
La défense du côté français.

Les Belges triomphèrent des Français par 4 buts à 3. Le Red Star résista courageusement parvenant quelquefois à imposer son jeu.

La défense du côté belge.

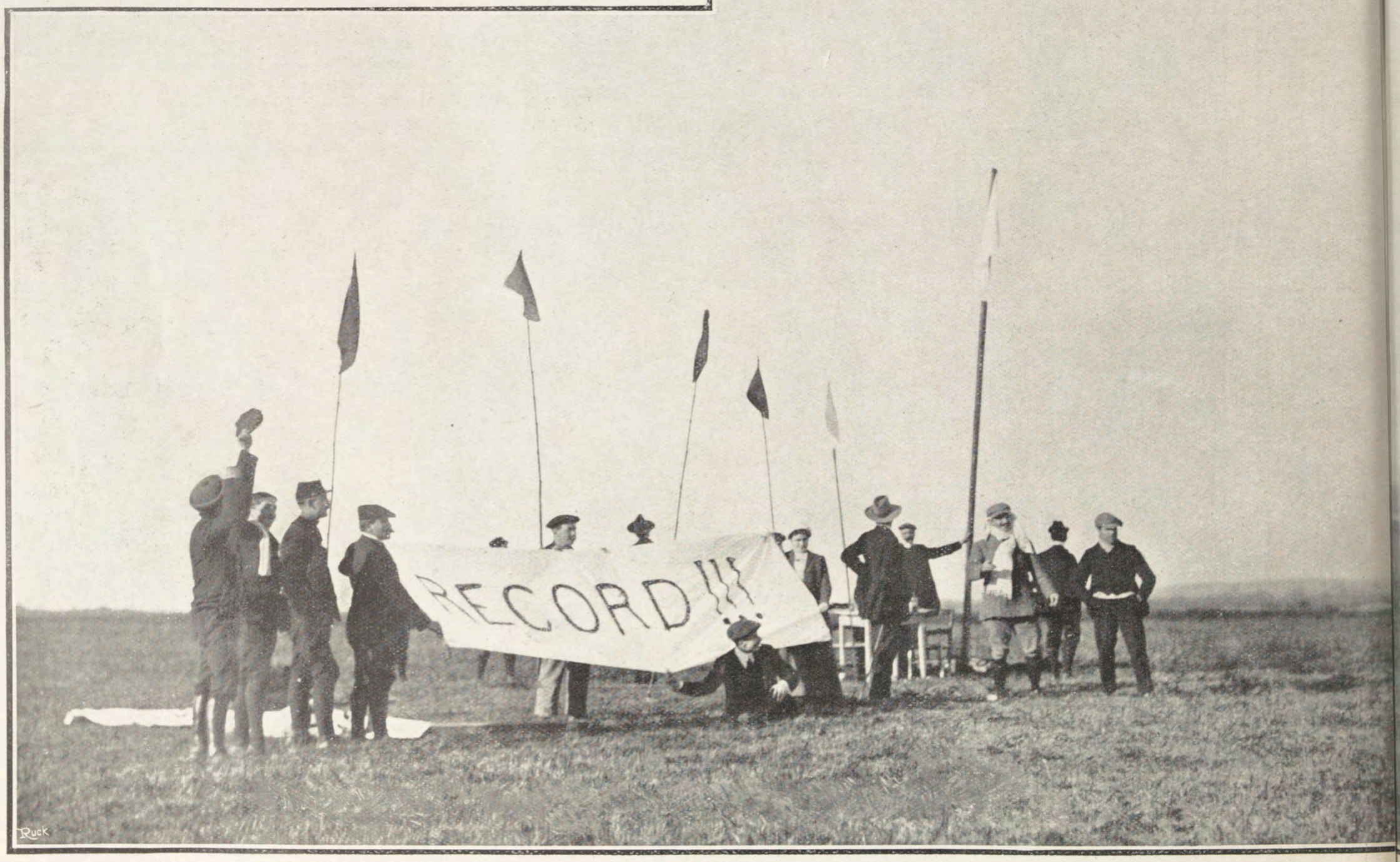
La rencontre avait lieu à St-Ouen devant un nombreux public. Les Belges rencontrèrent une résistance à laquelle ils étaient loin de s'attendre, aussi furent-ils réduits très souvent à jouer la défense. La partie fut de toute beauté et classe le Red Star dans les toutes premières équipes de Paris. Dans le médaillon un dribbling des Bruxellois.

LE GAGNEUX ENLÈ



Legagneux en plein vol.

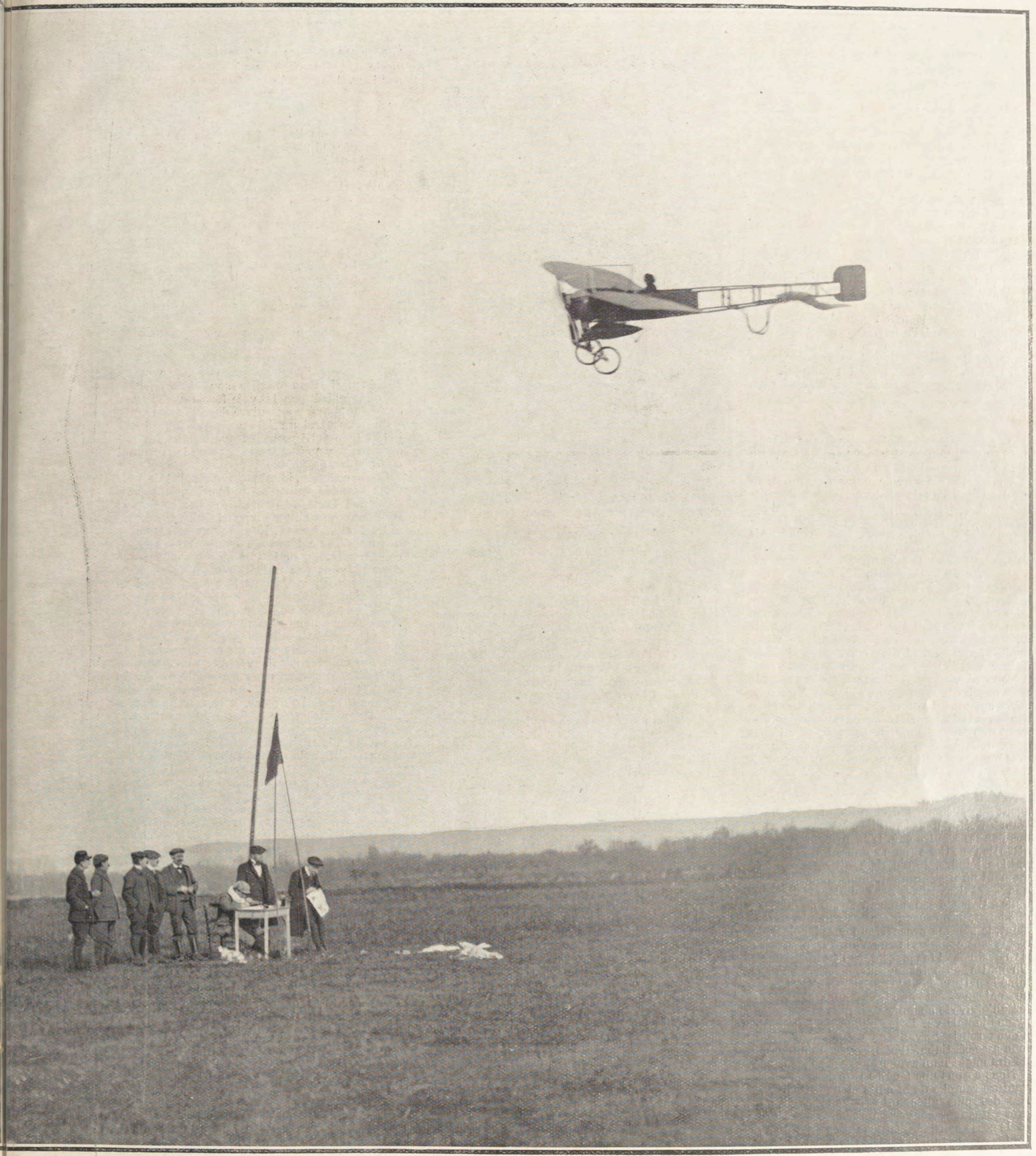
C'est à 8 h. 34 m. 15 s., que Legagneux prit le départ, par un soleil radieux. Il s'éleva tout de suite à une altitude moyenne de 20 mètres.



Le record est battu.

A 1 h. 55 m. soit en 5 h. 20 m. 45 s. le record de Tabuteau, 465 kilomètres, était atteint. On le signale à l'aviateur au moyen d'un grand calicot en même temps que les ovations éclatent. Dans la première heure, Legagneux couvre 84 kilomètres. Sa vitesse s'accroît à mesure qu'il s'allège. Il couvre en 2 heures 171 kilom. 900, en 3 heures 258 kilom. 500, en 4 heures 345 kilom. 500, en 5 heures 432 kilom. 200. Détails techniques : Monoplan Blériot, magnéto Bosch.

E LA COUPE MICHELIN



Un virage.

A 2 h. 33, l'appareil revenait au sol. La distance couverte était de 515 kilom. 900 m. accomplis en 5 h. 59 m. Il est regrettable que le vol n'ait pas duré une minute de plus. En l'absence de chronométreur officiel, les records du reste ne pouvaient être reconnus. La vitesse moyenne de Legagneux a été de 86 kilom. 250 à l'heure. Il était parti avec 170 litres d'essence. Il lui en restait une douzaine à l'atterrissage mais dans les virages, l'essence n'arrivait plus au carburateur.

LA CARRIÈRE DE STANLEY KETCHELL

Intéressante narration de l'existence aventureuse de l'ancien champion des poids moyens ✍ Il raconte comment il connut un jour la défaite ✍ Après tous ses efforts pour obtenir la place prépondérante il tomba sous les balles d'un cowboy, son ancien camarade. ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

La carrière de Stanley Ketchell, qui périt tragiquement à Springfield, Mo., tout récemment, est des plus intéressantes ; d'ailleurs, Ketchell lui-même se plaisait à en faire le récit. Il s'enfuit de chez lui, à l'âge de 12 ans, parcourut tout le pays et vint finalement s'échouer dans le Montana où il obtint une place de groom dans un hôtel de Butte. Il devint ensuite « cowboy » près de Miles City Mont, et plus tard près de Great-Falls.

Fatigué de monter à cheval, le jeune Ketchell ce ren lit à Butte où il trouva du travail dans une des importantes usines de cuivre de cette localité.

Il était alors âgé d'environ 18 ans, était vigoureux, bien bâti et capable de se mesurer avec n'importe lequel des mineurs de toutes nationalités, qui travaillaient à plusieurs milliers de pieds au-dessous du sol.

Mais laissons Ketchell raconter sa propre histoire, comme il l'a narrée pendant son dernier voyage dans l'Est il y a quelques mois, époque à laquelle il devait se mesurer avec Bill Lang à New-York, mais fut obligé d'abandonner la rencontre, n'étant pas alors en forme.

✍ ✍ ✍

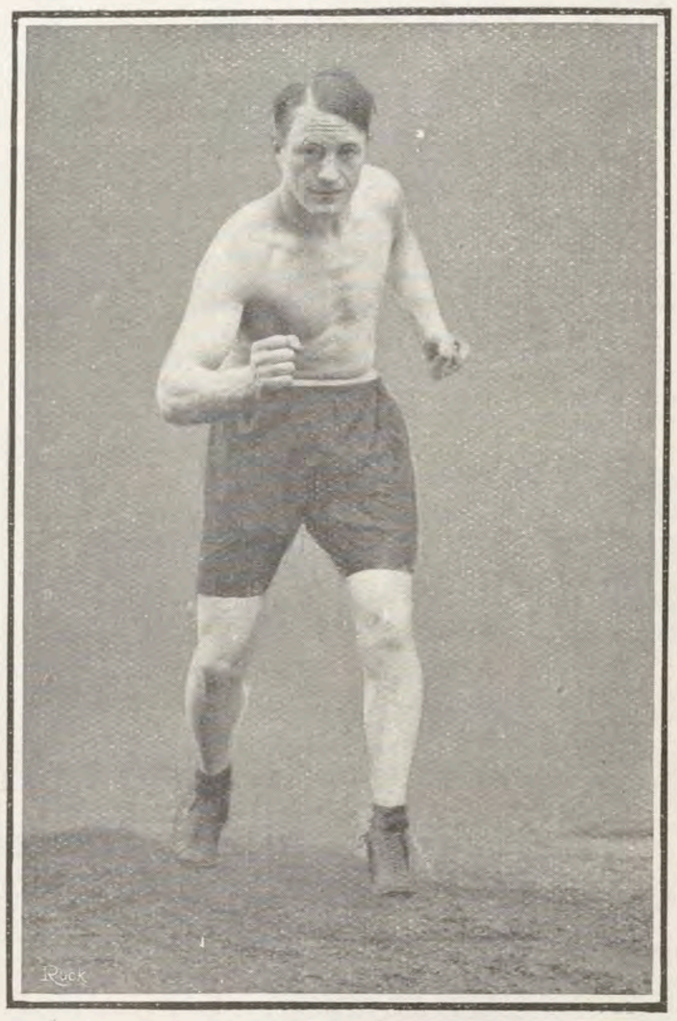
Je naquis dans la région des Grands Rapides le 24 septembre il y a 23 ans. J'étais un rude gaillard, toujours prêt à rosser quelqu'un et voulant toujours avoir le dernier mot. Il en résultait que j'avais continuellement des histoires et que lorsqu'il se produisait quelque chose dans le voisinage, on en rejetait la responsabilité sur moi. Quelquefois, je méritais le blâme, d'autres fois, non. Quoiqu'il en soit, à l'âge de 12 ans, je m'enfuis de chez mes parents, avec un autre gamin de mon âge.

J'avais toujours eu la toquade d'aller dans le Montana pour y être cowboy. C'est le premier désir que je me souviens avoir jamais eu. Mon camarade était aussi enfant que moi, mais un peu plus âgé. Il avait quelque peu vagabondé auparavant et nous convînmes de nous diriger vers l'Ouest pour y faire fortune.

Nous n'avions pas beaucoup d'argent. Je crois que toute ma fortune s'élevait à quelque chose comme 10 à 15 cents, mais nous réussîmes à atteindre Detroit, où mon camarade avait une sœur à laquelle nous empruntâmes deux dollars. Nous allâmes ensuite à la gare, sautâmes, sans être vus, dans un wagon de marchandises et nous étions bientôt en route vers l'Ouest.

Nous n'étions pas arrivés bien loin, qu'un agent de police nous découvrit et lorsque le train s'arrêta, nous sautâmes à terre et prîmes nos jambes à notre cou. L'agent concentra son attention sur Cuba (mon camarade), mais il ne put le rejoindre. Je réussis à saisir le train au moment où il s'ébranlait, mais Cuba le manqua — et il avait les deux dollars ! J'arrivai donc à Chicago sans un centime. Pendant quelque jours, mes repas furent rares mais, finalement, je pus me procurer un emploi dans un restaurant chic de la rue Van Buren. Je réussis assez bien et fus placé dans l'équipe de nuit. Un matin, au point du jour, nous avions terminé le nettoyage et le caissier — c'était le fils du patron — et moi regardions au dehors lorsqu'arriva le chemineau le plus sale que nous ayions jamais vu. Je fus obligé de le regarder à deux reprises avant de reconnaître en lui mon associé, Cuba. Il avait avec lui un gamin de dix ans et ils n'avaient pas un sou sur eux.

Nous avions une fenêtre transformée en devanture remplie de bi-cuits et de gâteaux variés des plus alléchants — vous savez, ces gros gâteaux recouverts de sucre — et Cuba et le gosse considéraient avec des yeux d'envie toutes ces friandises. Je fis signe à Cuba et le menai dans l'établissement voisin, un restaurant bon marché. Notre menu était en effet trop cher pour ma bourse.



Stanley Ketchell.

Champion du monde des poids moyens, mort victime d'une vengeance, il y a quelques semaines.

Toutes les fois que j'avais quelque argent, je le dépensais en achats divers. Vous comprenez, je voulais retourner chez moi pour étonner un peu mes connaissances ? Et puis j'étais encore un gamin, — ne l'oubliez pas — Je jouais en outre et perdis un jour tout ce que j'avais. Sur ces entrefaites, je rencontrai un marchand ambulant qui rempaillait les chaises et nous partîmes ensemble pour l'Ouest.

C'était un habile ouvrier qui gagnait beaucoup d'argent. Je perçais les trous dans les chaises qu'il rempaillait ensuite. Nous nous faisions environ 8 à 10 dollars par jour. Nous allâmes jusque à Minneapolis — non, Minneapolis, est la ville, carrée n'est-ce pas! — alors c'est à Saint-Paul que nous arrivâmes.

Là, je perdis mon partenaire et, bien entendu c'est lui qui avait tout le numéraire. C'était toujours ma veine. J'étais très jeune et mon compagnon avait toujours la garde de la caisse. de sorte que je dus errer toute la journée dans la ville sans avoir rien à me mettre sous la dent et passai la nuit dans une grange.

Eh bien ! l'agent me dit par la suite qu'il avait coutume de se rendre dans cette grange tous les jours à 2 heures du matin et d'y pincer un dormeur. Cette nuit-là, ce fût moi qu'il eut. Je n'avais dans ma poche qu'une paire de dés à jouer. Lorsque l'agent me réveilla, j'étais si surpris, que je sortis ces dés de ma poche et les tins dans ma main. J'étais sur le point de les jeter, mais j'étais trop ahuri.

Au poste de police, le brigadier voulut voir ce que j'avais dans la main, et je dus le lui montrer, mais mes mains lui prouvèrent que j'étais un bon travailleur et finalement, il me dit de partir mais de quitter la ville dans la matinée. Ce que je fis, j'accostai un train bondé d'individus cherchant à gagner le Dakota sans bourse délier, mais à Barnesville, Minn., les garde-freins nous découvrirent et nous firent déguerpir.

Je réussis à trouver un emploi de moissonneur à raison de 2 dollars 1/2 par jour. C'était une grosse somme pour un gamin comme moi, mais je travaillai dur et, par la suite je montai en grade et devins chauffeur à raison de 5 dollars par jour. Lorsque j'eus assez de ce travail, je songeai à me diriger sur le Winnipeg. Je ne m'étais pas lavé une fois pendant tout mon séjour dans le Dakota — l'eau est trop rare là-bas — et, sous l'action combinée du soleil, de la poussière et de la crasse, j'étais devenu à peu près noir.

Je réussis à gagner le Winnipeg et je signai un contrat pour travailler dans un camp de chemin de fer près de Revelstoke, (Colombie anglaise). On me prit pour un forgeron, tant j'étais noir et sale et je leur laissai cette illusion. Je ne payai que 13 dollars 1/2 pour un voyage de 2.000 milles mais lorsque j'arrivai à Revelstoke, à neuf milles du camp, je lâchai le train. J'avais en effet pensé que lorsqu'on découvrirait que je n'étais pas forgeron, on me tuerait. Je les savais durs dans ce pays et j'avais alors 14 ans environ.

Je me mis en tête de devenir mineur et, quelqu'un m'ayant parlé des mines situées près de Victoria, je partis dans cette direction, mais n'arrivai jamais au terme de mon voyage. Je dépensai mon dernier sou et rebroussai chemin à pied par la voie ferrée que j'avais cependant payé pour suivre dans le train.

Je rencontrai un Irlandais qui me dit que j'étais trop petit pour le travail dans les mines, nous vagabondâmes ensemble pendant quelque temps, puis je le perdis.

Chose curieuse, longtemps après, j'étais assis dans l'arrière salle d'un public-house. J'avais sorti une foule de papiers de mes poches et les parcourais. comme nous faisons tous nous autres, chemineaux. Nous avons nos poches pleines d'indicateurs de chemin de fer, de cartes postales, de lettres du pays et, lorsque nous n'avons pas autre chose à faire, nous nous asseyons et faisons la lecture. Eh bien! Je parcourais ainsi mon courrier, lorsque ce petit Irlandais, voyant que je venais de Revelstoke renoua connaissance avec moi.

Je travaillai ensuite dans une scierie. On me donnait de la paille pour me coucher, mais on pouvait acheter des couvertures au commissariat. J'en demandai deux, sans m'informer du prix, et, lorsque par la suite, j'appris qu'elles valaient 12 dollars pièce, je les leur fis reprendre. Je serais encore là-bas continuant à travailler, pour payer ces couvertures à la façon dont ils nous volaient. Cela se passait à Arrowhead, (Colombie Anglaise). Finalement, j'en eus assez de travailler dur et d'être mal nourri et mal payé et je repris la route de Revelstoke.

Je me cachai dans une caisse à outils sous un wagon à bagages et en une seule étape, franchis la distance de Revelstocke à Vancouver, soit 500 milles. J'avais avec moi une couverture, et un fusil que j'avais volé dans la caisse à outils.

Une douzaine d'incidents de ce genre m'amenèrent à Ladysmith, cité minière située sur l'île Vancouver. J'y arrivais comme d'habitude absolument sans un sou.

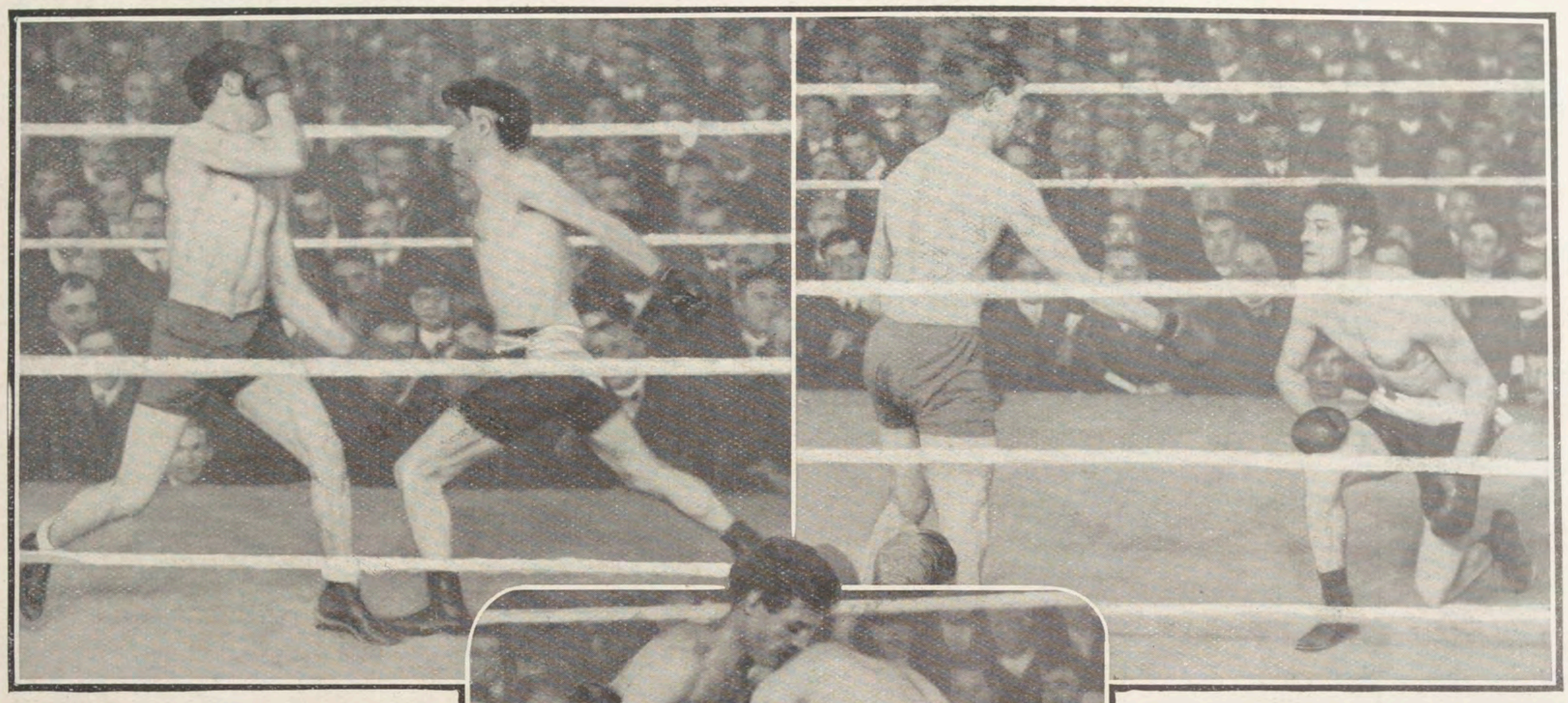
Je ne sais pas comment j'atteignis Victoria. Ce fut un voyage terrible et dont je me souviendrai toujours comme d'un mauvais rêve.

A Victoria, je vendis mon fusil pour la somme de 4 dollars et consacrai 2 dollars à un voyage à Hattle. Dans cette ville, après avoir dépensé le peu qui me restait avec un jeune homme que j'avais rencontré, nous résolûmes de partir sur un train de marchandises. Nous nous trouvâmes enfermés dans un wagon destiné au transport des fruits, lequel wagon fut dirigé sur une voie de garage. Nous frappâmes à la porte du wagon pendant deux jours avant qu'on vint nous délivrer. Je n'avais sur moi qu'un rasoir, outil insuffisant pour me frayer un passage au dehors.

Enfin, j'étais en route pour Montana où j'allais réaliser mon désir de devenir cowboy.

(*A suivre*).

LE MATCH FREDDY WELSH-DRISCOLL

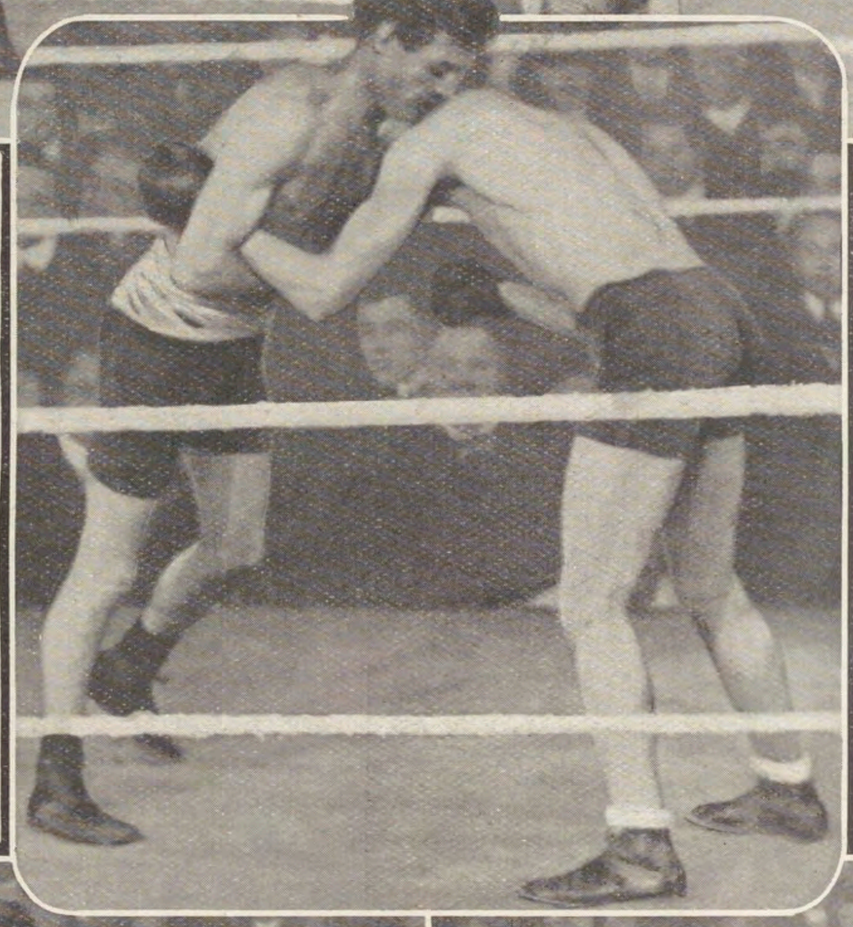


Une attaque.

Driscoll attaque et frappe du gauche à la mâchoire, Welsh pare et s'apprête à frapper à son tour.

Freddy Welsh un des compétiteurs au titre de champion du monde poids légers, vient de montrer son excellente forme en disposant facilement de Driscoll. Ce ne fut pas un combat quelconque, Welsh avait en face de lui un homme de grande classe et cette victoire quoique incomplète n'en est que plus significative.

Pendant les deux premières reprises, les deux boxeurs font sensiblement jeu égal, néanmoins, à la fin du deuxième round Driscoll encaisse plusieurs doublés très durs et va à terre,



Le deuxième round.

Le malheureux Driscoll, après avoir fait jeu égal, est jeté à terre par un coup malheureux.

il se relève d'ailleurs immédiatement. Le combat devient très vite, Freddy harcèle continuellement son adversaire, le poursuit, le frappant vigoureusement dans les reins. Driscoll, très abîmé par cette effroyable punition, résiste d'ailleurs avec courage.

Au dixième round, Driscoll, au sortir d'un clinch, volontairement ou non, touche Freddy dans le bas ventre d'un violent coup de tête, l'arbitre arrête le combat et disqualifie Driscoll, qui était d'ailleurs à ce moment absolument battu.

Jean Auger.

Le cinquième round.

Welsh commence à mener la danse. Harcelant continuellement son adversaire, il prend un avantage décisif.

Un clinch.

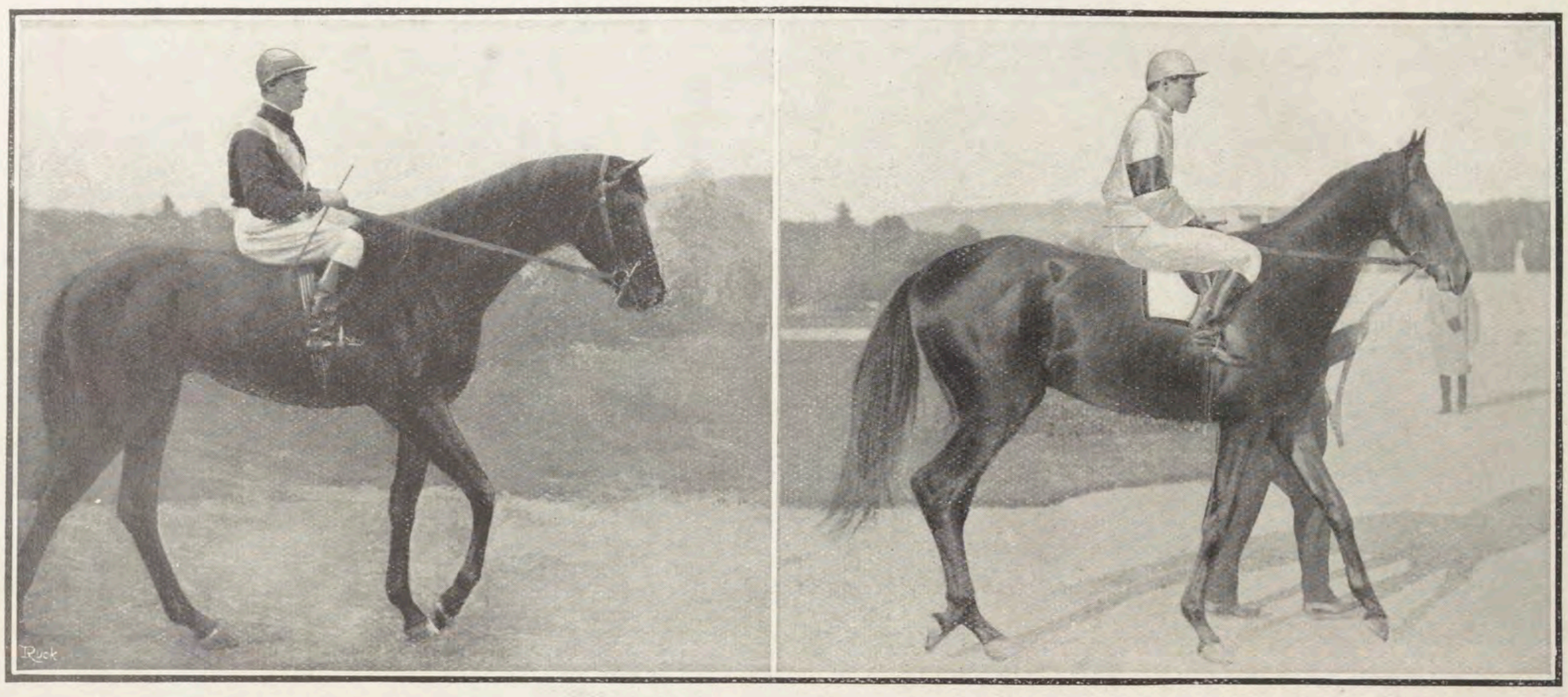
Les clinches furent fréquents pendant le combat; Welsh en profitait pour frapper son adversaire dans les reins.

Le septième round.

Driscoll est très fatigué: il a été mené durement; aussi esquive-t-il le plus possible, ce qui n'empêche pas Welsh d'augmenter son avance.

LE BILAN DES DEUX ANS

Notre collaborateur examine les chevaux de tête de la génération de 1908 — Il établit un handicap qu'il sera curieux de vérifier dans un an



Lord Burgoyne.

Par Persimmon et Lady Burgoyne, à M. Edmond Blanc. Gagnant du Grand Critérium d'Ostende, de l'Omnium des Deux ans à Maisons-Laffitte et du Prix de l'Avenir à Bade.

Manfred.

Par Maintenon et Frederica, à M. W.-K. Vanderbilt. Gagnant du Prix Le Sagittaire, du Prix de Deux Ans, du Prix La Rochette et du 19e Biennal, de Maisons-Laffitte.

En passant en revue, il y a quinze jours, les principaux gagnants de l'année, nous avons laissé de côté les deux ans, nous réservant de leur consacrer une étude spéciale. Aussi bien, la liste des représentants les plus qualifiés de la génération nouvelle, de ceux qui paraissent actuellement appelés à jouer l'an prochain les premiers rôles, serait-elle fort incomplète si nous nous bornions comme nous l'avons fait pour leurs aînés, aux animaux ayant réalisé un gain de plus de 100.000 francs. Deux seulement ont atteint ce chiffre : Lord Burgoyne qui a 126.050 francs à son actif et Manfred qui vient après lui avec 105.750 francs. Lord Burgoyne a gagné les trois courses qu'il a disputées : Grand Critérium d'Ostende, Omnium de deux ans à Maisons, Prix de l'Avenir à Bade. La plus significative, celle qui le classe au tout premier rang parmi les chevaux de son âge est celle de Maisons, qu'il a remportée d'une courte tête sur Manfred après une lutte magnifique. La Bohême II était ce jour-là troisième à une longueur et demie, mais à Bade où elle recevait sept livres du fils de Persimmon elle s'est retrouvée à deux longueurs derrière lui. Très certainement, il y a entre Lord Burgoyne et La Bohême II une différence de classe. Par contre, les deux premiers de l'Omnium sont aussi analogues que possible. Une contre-épreuve était désirable et on espérait l'avoir à Deauville ou à Longchamp. Malheureusement, Lord Burgoygne réservé pour Bade a laissé la place libre à Manfred dans le Prix des Deux Ans et, atteint à son retour de la légère épidémie qui a sévi sur la plupart de ses compagnons d'écurie, il n'a pas reparu à l'automne.

En attendant, il continue à bénéficier du fait acquis. Les partisans de Manfred regrettent d'autant plus la défaite très peu décisive de leur crack, qu'elle est la seule qu'il ait subie. Le fils de Maintenon a gagné en effet les quatre autres courses où il s'est présenté : le Prix Le Sagittaire, le Prix de Deux ans, à Deauville, le Prix La Rochette à Chantilly et le Dix-neuvième Biennal de Maisons. A Deauville, il battait Blina II dans un déboulé de vitesse très favorable à la pouliche. A Maisons, il avait très facilement raison de Badajoz qui, le mois précédent, avait laissé derrière lui La Bohême II. Pour Manfred comme pour lord Burgoyne, c'est la pouliche de M. San Miguel qui fournit les indications les plus nettes. Cette victoire sur Badajoz termina sa carrière de deux ans. Pas plus que le poulain de M. Edmond Blanc, Manfred n'a pris part aux grandes épreuves de l'arrière-saison, son entraînement ayant subi un accroc. Accroc sérieux, paraît-il.

Après Lord Burgoyne et Manfred, nous trouvons sur la liste le nom de Blina II, qui a remporté le Prix La Camargo sur La Cotinais, le Prix La Flèche sur Ardoise et le Critérium International sur Combourg, La Bohême et Gibelin, ce qui lui constitue un actif de 56.505 francs. Elle a approché Manfred à Deauville, dans un déboulé de vitesse, et subi un échec radical sur les 1.600 mètres du Prix de la Forêt, d'où l'on peut conclure qu'elle brille surtont par la vitesse. Peut-être aussi sa victoire du Critérium International n'a-t-elle pas l'importance qu'on lui avait attribué tout d'abord, son runner up Combourg s'étant très mal comporté par la suite. La Bohême II qui a depuis laissé loin derrière elle le poulain de M. Jay Gould, n'était très vraisemblablement pas à sa place ce jour-là.

Faucheur, qui gagne un peu moins que Blina II (exactement 53.850 francs) lui est sans aucun doute supérieur. Parmi les deux ans qui se sont révélés à l'automne, le fils de Perth occupe une situation prépondérante. C'est lui qui, en l'absence des deux cracks disparus, a joué en fin de saison les premiers rôles. Ses débuts furent beaucoup plus modestes que les leurs : Favonia l'a battu d'une tête dans le Prix d'Essai à Maisons.

Mais depuis, il s'est montré en progrès constants. Il faut tenir pour non avenu son échec du Prix de la Baltique où il fut victime d'un incident de parcours. Ses trois autres courses furent des victoires. A Deauville, il a battu Sésame. A Longchamp, dans le Prix des Chênes, il a eu raison de Bucentaure et de Lahire. Dans le Grand Critérium, enfin, il a laissé derrière lui Lahire, La Bohême II, La Source, Grand Seigneur, c'est-à-dire tous les meilleurs performers du moment. Lahire qui l'avait approché de très près dans le Prix des Chênes, était à deux longueurs derrière lui dans le Grand Critérium, ce qui montre bien la marche ascendante qu'il a suivie. Il a gagné sa dernière course en très bon cheval, digne de se mesurer l'an prochain avec les meilleurs. Lord Burgoyne et Manfred annoncés dès leur apparition comme des cracks ont plus de prestige : ils ont fourni d'ailleurs une carrière plus brillante ; mais à y regarder d'un peu près, ils n'ont pas fait beaucoup mieux. Faucheur a battu à peu près les mêmes chevaux, La Bohême entre autres, aussi facilement que les deux cracks. L'unique objection qu'on pourrait faire contre lui est qu'il était déjà cet automne bien formé, taillé en somme en trois ans. On peut se demander dès lors s'il progressera normalement d'une année à l'autre. On peut répondre que Perth, son père, lui ressemblait sur ce point comme sur bien d'autres, ce qui ne l'a pas empêché de fournir à trois ans la carrière que l'on sait. C'est là une constatation très rassurante.

On peut admettre que Faucheur a battu Lahire d'environ sept ou huit livres. Ce dernier avait précédemment partagé le Prix de Saint-Roman avec Grand Seigneur, et Made in England était ce jour-là à une demi longueur derrière eux. Peut-être Made in England aurait-il dû faire un peu mieux. On a eu du moins cette impression et on serait tenté de lui donner une légère préférence sur les deux autres. De toute manière, on peut difficilement les séparer. Tous les trois ont montré de l'aptitude pour la distance, et Lahire comme Made in England, après des débuts modestes, ont été sans cesse en progresssant. Made in England a terminé l'année en enlevant le Prix de Condé à Rioumajou, et Grand Seigneur en dernier lieu était non placé dans le Grand Critérium où Lahire finissait derrière Faucheur. Lahire gagne 24,437 francs avec trois victoires, Grand Seigneur 17.057 francs avec deux. Made in England 15.810 francs, avec une.

Leurs performances leur donnent le pas sur certains animaux qui viennent avant eux sur la liste : Alcantara II qui gagne 45.650 francs, Nectarine 42.100 francs, Granite 38.720 francs, Gibelin 33.750 francs, La Bohême II 31.370 francs.

La Bohême a donné sa mesure contre Lahire qui, dans le Grand Critérium la précédait d'une demi longueur en rendant deux livres

pour le sexe, contre Nectarine qui la battait d'une tête seulement en recevant sept livres. On peut évaluer à une quinzaine de livres l'écart qui la séparait à Bade de Lord Burgoyne. Sa place dans le Critérium International derrière Blina II et Combourg comporte, nous l'avons dit déjà quelques réserves. La situation de Nectarine et d'Alcantara II se trouve du même coup assez bien fixée. Alcantara II qui était à une courte tête de La Bohême dans le Prix de la Salamandre, rendait deux livres à la gagnante Nectarine, et l'exactitude de cette performance s'est trouvée vérifiée par les courses qu'ils ont fournies par la suite contre Pauvre Rose, la pouliche de M. Jay Gould ayant fini à une courte tête d'Alcantara II, en recevant deux livres dans le Prix Heaume et à une longueur de Nectarine à poids égal dans le Critérium de Maisons. Gibelin II, ce jour-là, était à une courte tête de Pauvre Rose à laquelle il rendait huit livres. Sur ces données bien concordantes, les concurrents que nous avons nommés pourraient être ainsi handicapés :

Lord Burgoyne, 64	La Bohême . . . 56
Manfred 63 1/2	Gibelin. 55 1/2
Faucheur 61 1/2	Alcantara 53 1/2
Lahire 57 1/2	Nectarine 53
Grand Seigneur . 57 1/2	Pauvre Rose . . 52
Made in England. 57	

D'autres concurrents mériteraient très certainement de figurer sur cette première liste : tels Granite qui gagna 38.720 francs, Matchless 27.392 francs, Garance II 22.843 francs, Jarretière 21.925 francs, Brume 21.650 francs, La Source 20.455 francs, Combourg 18.795 fr. La Grave 16.225 francs, Palmyra 16.120, Bay Cherry 15.000 francs.

Granite qui, pour ses débuts dans l'Omnium, était quatrième à deux longueurs et demie de La Bohême II, s'est montré en progrès à Vichy où il a enlevé le Prix des Jouvenceaux et le Prix des Rêves d'Or, battant facilement Pauvre Rose et Garance II. La ligne de Pauvre Rose en ferait à peu de chose près l'égal de la pouliche de M. San Miguel, mais il a décliné et n'a plus rien fait de bon par la suite. Son compagnon d'écurie, Matchless, a gagné trois courses, dont le Critérium de Dieppe où il précédait La Cotinais et Sésame, et le Critérium de Saint-Cloud où il battait Bucentaure et Rioumajou. Garance II, après plusieurs victoires en province, a battu Naïade IV à Longchamp et Lord Lorée à Saint-Cloud ; mais elle s'est montrée sensiblement supérieure à La Source qui l'a battue de trois longueurs dans le Prix Frontin. La place de Fils du Vent derrière elle et Naïade IV à Longchamp n'a aucune signification.

Jarretière a gagné trois courses au cours de l'été et après une disparition de deux mois, a fourni deux mauvaises courses. C'est une très belle pouliche, mais limitée, on peut le craindre, aux courtes distances. Même observation pour La Source qui est probablement un des animaux les plus vites de sa génération.

Brume est la gagnante du Prix La Rochette où elle battait d'une tête Nectarine et de deux longueurs Blina II. Mais cet unique succès mériterait confirmation, car précédemment la fille de Prestige avait succombé contre La Cotinais, Epopée, Palmyra et bien d'autres.

Que dire de Combourg ? Considéré comme un crack à son apparition, il a déçu complètement jusqu'ici les espérances qu'on fondait sur lui. Son actif se réduit à deux petites victoires, remportées toutes les deux à Saint-Cloud : la première, en juillet, sur Courtisan II ; la seconde, en octobre, sur Tripolette. Entre temps, il a subi de nombreux échecs. Pour sa rentrée, il a succombé contre La Source et La Grave et n'a pas existé dans le Grand Critérium. Sa place derrière Blina II le ferait presque l'analogue de La Bohême II qui l'y suivait d'une demi longueur et en lui rendant deux livres.

La Grave battue à deux reprises par La Source, a terminé l'année par une très plaisante victoire sur Orberose et Racine. Elle a tout l'air d'une pouliche sérieuse, appelée à bien faire l'an prochain.

Reste enfin Bay Cherry qui a enlevé brillamment l'unique course qu'il a disputée, le Prix de Saint-Firmin. Il laissait à trois longueurs derrière Maxima, qui depuis a gagné magistralement sa course. Philippe III qui était cinquième, a gagné lui aussi facilement la sienne. Tout cela est très significatif et permet de fonder les plus sérieuses espérances sur l'avenir du fils de Bay Ronald.

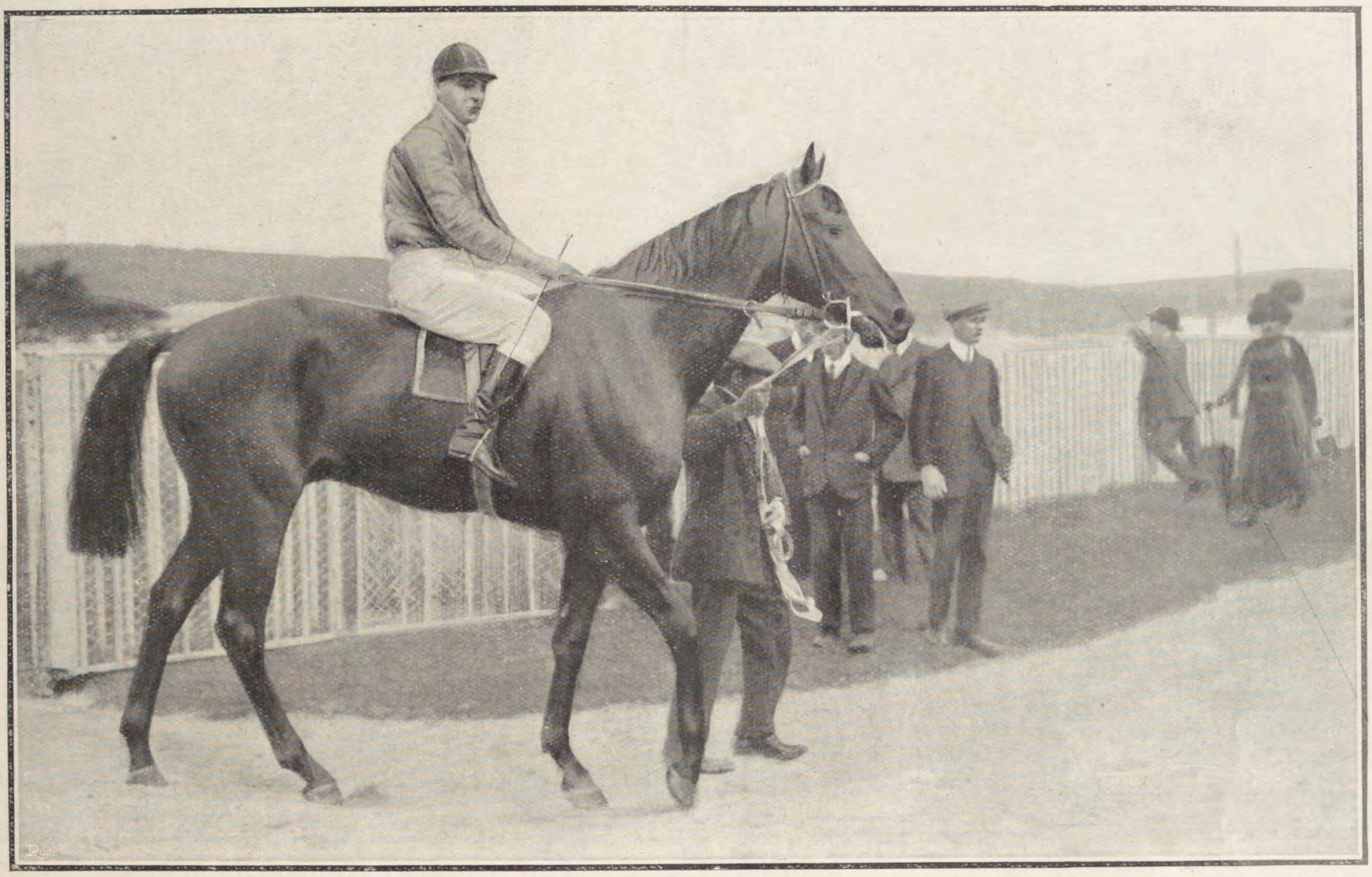
Il ne faut pas se dissimuler d'ailleurs qu'à l'heure actuelle, tous les classements, même les mieux indiqués, ont un caractère très provisoire. Voici comment, un mois avant l'ouverture de la saison de courses plates, le handicapeur de la Société sportive appréciait la valeur des principaux sujets de l'année :

Nuage. . . .	65 kilos	Magali . . .	61 kilos
Marsa	63 1/2	Messidor III	61 »
Uriel.	62 »	Assouan II.	59 1/2
Urgulosa . .	61 1/2	Ramesseum	59 1/2
Reinhart . .	61 »	Gros Papa .	58 »
Ulm	61 »		

Il y a, on le voit, quelques déchets : les trois représentants de l'écurie Le Marois n'ont plus existé : Magali, Messidor III, Assouan II, Ramesseum ont plus ou moins décliné.

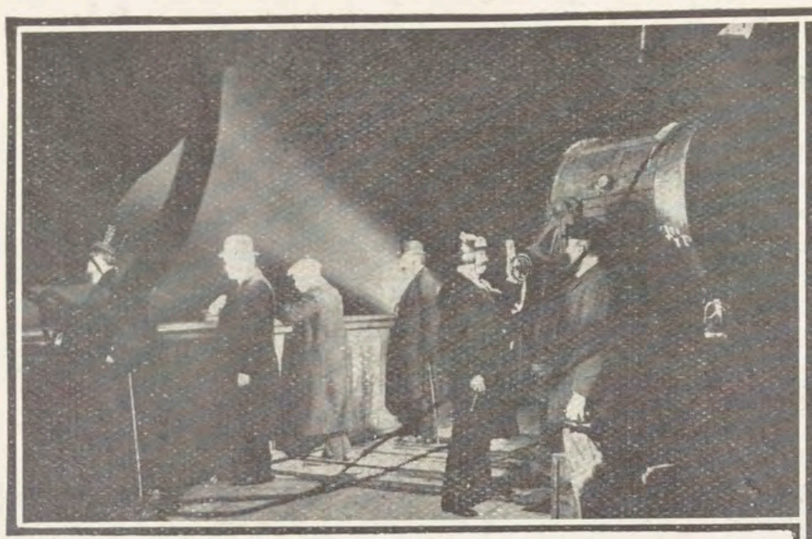
La supériorité de Nuage est aujourd'hui plus accentuée. Il faudrait baisser légèrement Marsa, rehausser un peu Gros Papa. Mais entre eux le classement est resté rigoureusement le même.

STUART.

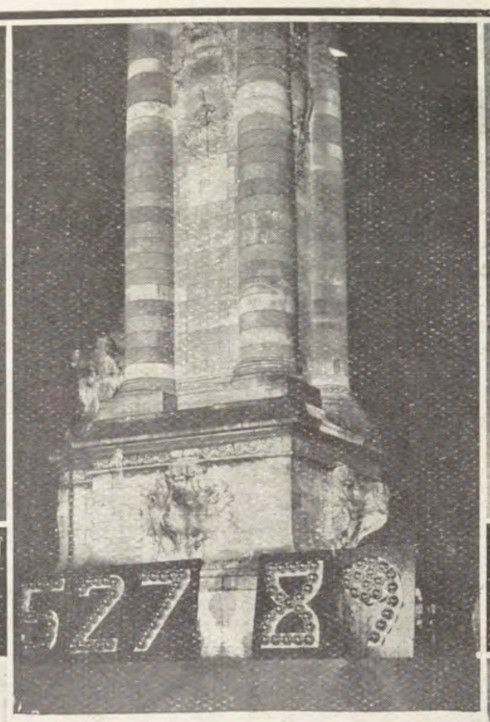


Faucheur.

Par Perth et Fourragère, au baron Maurice de Rothschild. Après la disparition des deux cracks du début de la saison, il a tenu en fin d'année les premiers rôles, gagnant entre autres épreuves, le Prix des Chênes et le Grand Critérium. C'est un des grands espoirs pour l'année prochaine.



Des expériences de phares pour aider, la nuit, les aéroplanes, ont été faites dans la tour Eiffel.



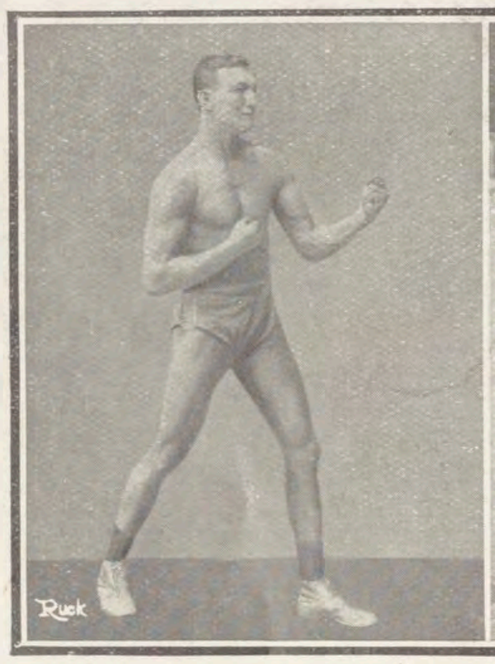
Des numéros lumineux de forte dimension sont placés au pont Alexandre III pour le repérage des aéroplanes.

Cette photographie des Six jours montre l'intérêt que prenait la foule à cette fantastique épreuve.

Un multiplan des plus curieux fait actuellement des essais à Issy. On l'a dénommé « l'aéroplane fantôme ».

Curieuse chute du jockey Brigdland aux courses de Pau ; elle n'eut pas de suites graves.

L'aviateur belge Lanser, parti, le 22, dans le brouillard, pour Paris-Bruxelles fut obligé d'atterrir dans l'île Rothschild.



Bill Long, champion d'Australie poids lourds, vient, à Londres, de battre Jack Burns au 12e round.

Brocco triomphe de Lapize pour la course du brassard et reste ainsi détenteur de son trophée.

Lavalade, par deux fois, triomphe, le 26 décembre, sans aucun mal, de Darragon qui était souffrant.

Darragon, malade et ne possédant pas tous ses moyens, s'est fait battre par Lavalade.

Résultats sportifs du 19 au 24 Décembre

AÉRONAUTIQUE

Lundi 19 Décembre. — Sopwith franchit le Pas-de-Calais et atterrit en Belgique après avoir parcouru 240 kilomètres.

Jeudi 22 Décembre. — Pau. — Legagneux couvre 515 kil. 900 en 5 h. 59 pour la *Coupe Michelin*. Le record de Tabuteau est battu.

Jeudi 22 Décembre. — Etampes — Mlle Hélène Dutrieu vole 2 h 55, couvrant 167 kil 200 pour la *Coupe Femina*. Le record de Mlle Marvingt est battu. — Pour la *Coupe Deperdussin*. — Buc. — Laurens vole les 100 kilomètres en 1 h 16 avec passager.

Jeudi 22 Décembre. — Mourmelon. — Le lieutenant Cammerman avec le capitaine Hugoni comme passager couvre 232 kilomètres en 4 h. 2 m. pour le *Prix Lazare Weiller*.

Vendredi 23 Décembre. — L'aviateur anglais, Cecil Grace, parti de Calais, se perd dans la mer du Nord.

ATHLÉTISME

Dimanche 25 Décembre. — R. C. de Bruxelles bat Red Star A. C. par 4 buts à 3.

Dimanche 25 Décembre. — Gentilly. — Etoile des Deux Lacs bat Léopold Club de Bruxelles par 2 buts.

Mardi 20 Décembre. — Cardiff. — Boxe. — Freddy Welsh est vainqueur de Driscoll sur faute au dixième round.

Vendredi 23 Décembre. — Liverpool. — Le boxeur Jim Holland meurt à la suite de son match avec Dick Knock.

Samedi 24 Décembre. — Patinage. — *Course du Patin d'or* (24 heures). — 1. Carey Canadien. 476 kil. 933; 2. Leroy, 474 kil. 933; 3. Leveillé, 422 kil. 665.

Samedi 24 Décembre. — Natation. — Meister gagne la *Coupe de Noël* (traversée de la Seine) devant Raynal Everaets et Pouilley. Mme Guttenstein se classe septième,

CYCLISME

Dimanche 25 Décembre. — Palais des Sports. — Dupuy gagne le *Grand Prix de Noël* devant Dupré et Pouchois. — *Brassard-Poursuite*. — Brocco battant Lapize conserve son brassard.

Notre Enquête sur les Aviateurs.

L'abondance des événements d'actualité nous force à remettre à un prochain numéro la suite de : *Mon vol le plus émouvant*, enquête auprès des principaux hommes volants.

NOTRE GRAND CONCOURS DES ORIGINAUX

Suite de la liste des lauréats.

Chacun des lauréats dont les noms suivent recevra à domicile, en port dû, avant le 1er décembre, l'original (non encadré, si le lot des encadrés est épuisé) auquel il a droit et qui aura été désigné par le jury.

68 lettres (suite) : Masson. A. S. Thomas. V. Sylvestre. Th. Villeroy. O. Cimier. D. de Méryl. P. Guyot, Caen. E. Gabin. M Schloss, Metz Ch. Vinay. A.-J. Guillaume. S. Mathias. Irène Champeaux. Louis Céres. Armand Lemaître, Douai. Max Depaul. A. Chézot. Ch Lumet. Louise Trach. Louise Vinel. Edmond Goujon. Fernand Strauss. S. Gaury. Florent Vassal. Sophie Lebel. Arthur Fossey. Louis Vidalenq. Amédée Girbal. T. Goyard. Victor Hamelin. Arm. Dupont, Liège. Marcelle Laurent. Pauline Lyon. Edgard Naquet. A. M. Martial. Victoria Grant. Justin Dacheux, Arthur Loquard. Paul de Valley, Alphonse Chirac. Gaston Autard. Henri Brodin. Val. Debris. J. Marquet. Ch. Drapier. Désiré Ligaud. Maximillen Gentil. Louis Breton. Aur. Denégat. N. Gilbert, Bruges. Firmin Roger. Antoine Ballard. Henri Vileneuve, Marseille. Gustave Sorelle. Julien Lambert, Toulon. Michel Bayet Léonce Demours. Camille Albert. Eugène Moulins. Adolphe Trèves, Belfort. Isabelle Mignard. Yvonne Rouette. Germaine Roux. Charles Bonvin, Lucien Bloch, Versailles. Guillaume Arrachard. C. Nougard. Alex. Moser. Adolphe Vigne. Théod. Cabas Victor Andol. Lucienne Birague. Amédée Cicille. Fulg. Bérard. J. Gros.

(A suivre).

LA COUPE DE NOËL

Le vainqueur sort de l'eau.

La Coupe de Noël (traversée de la Seine à la nage) est revenue de nouveau à Meister qui a triomphé sans aucun mal devant Raynal et Everaëts. La courageuse nageuse Mme Guttenstein dans le médaillon de droite a terminé 7e. Dans le médaillon de gauche Meister en uniforme.

LA GRANDE SEMAINE DES PYRÉNÉES

C'est dans les Pyrénées que se déroulera à la fin de Janvier la Grande Semaine d'Hiver du Touring-Club.

Le Touring-Club de France, auquel on doit le développement du tourisme sous toutes ses formes, a consacré depuis quelques années une partie de ses forces à un tourisme nouveau, le tourisme d'hiver. Il a fait connaître à des milliers de gens qui l'ignoraient le charme des ballades hivernales, des longues randonnées dans cette neige qu'on croyait inhospitalière et qui s'est révélée aux yeux étonnés comme le plus merveilleux terterrain non seulement du tourisme, mais encore de toute sortes de sports inconnus. Et j'emploie sport, ici, dans son sens le plus primitif comme un délassement de l'esprit et du corps, le remède le plus précieux contre la fatigue, l'ennui, la neurasthénie et autres incommodités qui ne tiennent pas une heure devant une promenade en traîneau sur les cimes neigeuses ou une dégringolade en luge le long d'une pente aux sinuosités tentatrices.

Après avoir fait connaître à ses fidèles les Alpes et les Vosges, le Touring-Club les conduit dans les Pyrénées où va se dérouler la Grande Semaine de 1911. Grande Semaine, en effet, dans laquelle on en aura pour son compte, car elle ne va pas durer moins de quatorze jours.

Le T. C. F. va promener ses deux cents caravanais sur ces routes admirables. Il va leur faire doubler ces cols prestigieux que gravirent les coureurs du Tour de France, que les lecteurs de *la Vie au Grand Air*, connaissent au moins, par les superbes photographies que nous avons publiées, et qu'ils franchiront avec moins de peine dans la neige que les Lapize et les Faber en ont eu à les gravir sous les oleil.

De même que l'an dernier on poussa une pointe aux pays annexés, ils franchiront la frontière pour trouver à Puycerda une hospitalité catalane, qui ne le cède en rien à la traditionnelle hospitalité écossaise. Ce sera certainement une des journées les plus heureuses, par son pittoresque et sa couleur locale.

La caravane comprendra trois groupes :

Le groupe A (14 jours) dont le nombre de membres pourra atteindre 50 personnes ;

Le groupe B (11 jours) dont le nombre des membres pourra atteindre 150 personnes ;

La groupe C (11 jours) dont le nombre des membres pourra atteindre 50 personnes.

Le groupe A et C débuteront par Perpignan ; le 28 janvier ; le groupe B se réunira à Paris, le 31 janvier. La concentration se fera le 1er février à Luchon. Les principales étapes de la caravane seront : Vernet-les-Bains, Montlouis, Bourg-Madame, avec excursion à Puycerda, Luchon, la vallée d'Ossau, la vallée du Lys, Bagnères-de-Bigorre, Lourdes, la vallée de Lutour, le Cirque de Gavarnie, Cauterets où se fera la dislocation.

Bref 14 journées d'un voyage admirable avec des programmes biens remplis, le confort, la gaieté de bon aloi, qui est la note bien particulière de toutes les réunions du T. C. F. On peut se procurer le programme détaillé en s'adressant au Touring Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, mais nous ne saurions trop conseiller aux amateurs de tourisme, de se faire inscrire sans délai, car le maximum fixé pour le sociétariat ne peut tarder à être atteint.

Le départ de Paris est fixé au vendredi, 27 janvier à 6 h. 25 du soir pour les groupes A et C, au lundi, 30 janvier à 7 h. 25, pour le groupe B. Les prix sont, au départ de Paris, de 415 francs pour le premier groupe ; de 330 francs pour les deux autres.

Ces prix comprennent le voyage aller en 1re classe, les excursions en chemin de fer en 1re classe, et en traîneaux pendant toute la semaine le séjour et les repas dans les hôtels, l'entrée des lieux où se tiendront les fêtes et les réceptions, le spectacle des concours de sports d'hiver, la participation aux épreuves spéciales réservées à la caravane, les pourboires, etc. Le retour n'est pas compris dans les prix ci-dessus. Les souscriptions sont reçues au Touring Club jusqu'au 15 janvier.

Une descente en luge.

Quoique simples touristes, les caravanais du T. C. F., se livrent avec joie à tous les sports de la neige.

LA COURSE DU PATIN D'OR

A la dix-huitième heure.

Disputée samedi et dimanche au Palais des Sports, cette épreuve a été gagnée par le canadien Carey précédant le français Leroy.

Les concurrents se réconfortent.

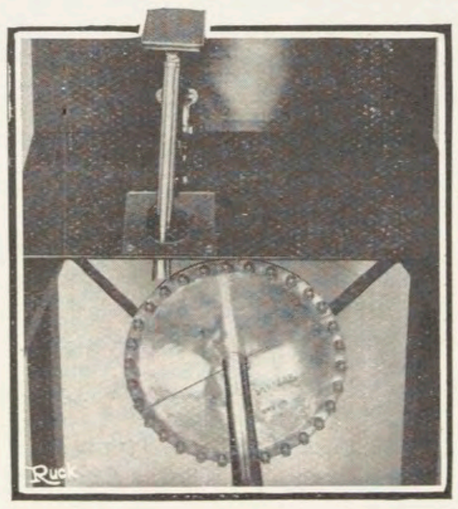
Les gagnants de cette course firent preuve d'une endurance extraordinaire, Carey ne s'arrêta pas un seul moment, et c'est en continuant de tourner qu'il prenait quelques aliments.

Le gagnant, Carey.

Carey, franco-canadien, a triomphé dans cette dure épreuve couvrant dans les 24 heures la distance fantastique de 459 kilom. 66, 17 kilom. 25 à l'heure. Le français Leroy était second avec 457 kilomètres.

L'AUTO-STARTER

Voila donc enfin une heureuse innovation, toutes les personnes qui ont visité le salon seront de mon avis, l'Auto-Starter marque un progrès très sensible dans l'industrie automobile, un des grands ennuis étant supprimé; la mise en marche désormais se fait d'une façon si simple que n'importe qui, homme ou femme, peut actuellement le faire sans craindre les fâcheux retours de manivelle. Autrefois, lorsque bien confortablement assis dans une limousine il vous fallait descendre, patauger, dans l'eau, la boue, peiner comme un malheureux et n'arriver au résultat qu'après une foule d'ennuis dont le moindre était très souvent un bras cassé, on hésitait avec raison à faire de l'automobile. Aujourd'hui, il n'y a plus rien de tout cela un simple coup de pied sur une pédale sans bouger de sa place et le moteur est en marche. C'est d'une simplicité telle que l'on s'étonne d'avoir attendu si longtemps. Mais comme toujours, le tout était d'y penser. L'appareil construit sur les données d'un ingénieur des plus compétents présente toutes les garanties possibles tant au point de vue résistance et solidité qu'au point de vue fini, de plus l'ajustage en est très soigné et il est absolument indéréglable.



L'Auto-Starter.

L'Auto-Starter se pose d'ailleurs gratuitement sur toutes les voitures quelle que soit leur puissance, sans rien modifier aux autres organes et cela en un temps réellement très court, ajoutons qu'il n'est besoin d'aucun apprentissage et que le moins habitué des débutants sait se servir de l'Auto-Starter.

Pour tous les renseignements, catalogues, attestations l'on est prié d'écrire à la maison 121, rue des Dames à Paris.

J. B.

L'AVENIR EST A LA MAGNÉTO MEA

Le nom de Méa est aujourd'hui connu par tout le monde automobile. Lancé depuis un an à peine sur le marché, cet appareil a accompli avec succès une marche victorieuse, inattendue à travers le monde. La Méa fut acceptée partout avec un intérêt enthousiaste, chaque jour grandissant. Elle a prouvé sa supériorité sur les appareils analogues non seulement dans les ateliers des constructeurs et sur les voitures de ville et de route mais aussi dans les grandes épreuves de cette année, dans les concours les plus durs qu'on puisse imaginer ; citons en première ligne la course de côte de Gaillon, cette rampe bien connue de tous nos automobilistes, a été parcourue par Erle sur voiture Benz, avec une rapidité de 160 kilomètres à l'heure, il a d'ailleurs remporté le 1er prix et établi le record du monde de la vitesse en côte, les courses (coupes) du prince Henri, du Tsar, etc., sont également concluantes. La magnéto Méa, à aimant en forme de cloche, a prouvé qu'elle était l'appareil de l'allumage idéal, celui que l'on cherche et attend depuis si longtemps. Elle est la seule qui donne une facilité merveilleuse au démarrage des moteurs et grâce à elle nos automobilistes ne se plaindront plus de retours de manivelle si dangereux pour leurs poignets. Elle assure une force d'étincelle égale à tous les régimes du moteur ; pour elle n'existe aucune différence entre le retard et l'avance au moteur.

La construction de la magnéto Méa est des plus simples tout en étant de haute précision ce qui assure l'interchangeabilité des pièces et la robustesse de l'ensemble. Enfin le rendement du moteur est meilleur qu'avec n'importe quel autre système ce qui permet une économie d'essence appréciable.

Une curieuse Affiche.

Ce n'est pas seulement pour l'automobile que la magnéto Méa est appelée à rendre des services incomparables. Partout où fonctionne le moteur à explosion, partout la magnéto Méa triomphe.

Il nous serait facile de multiplier les exemples. Citons en passant l'aviation. Tous les records de Brookins ont été établis avec magnéto Méa, les aéroplanes Voisin et Deperdussin, le *Zodiac* offert par le *Temps* au ministère de la Guerre sont munis de magnétos Méa.

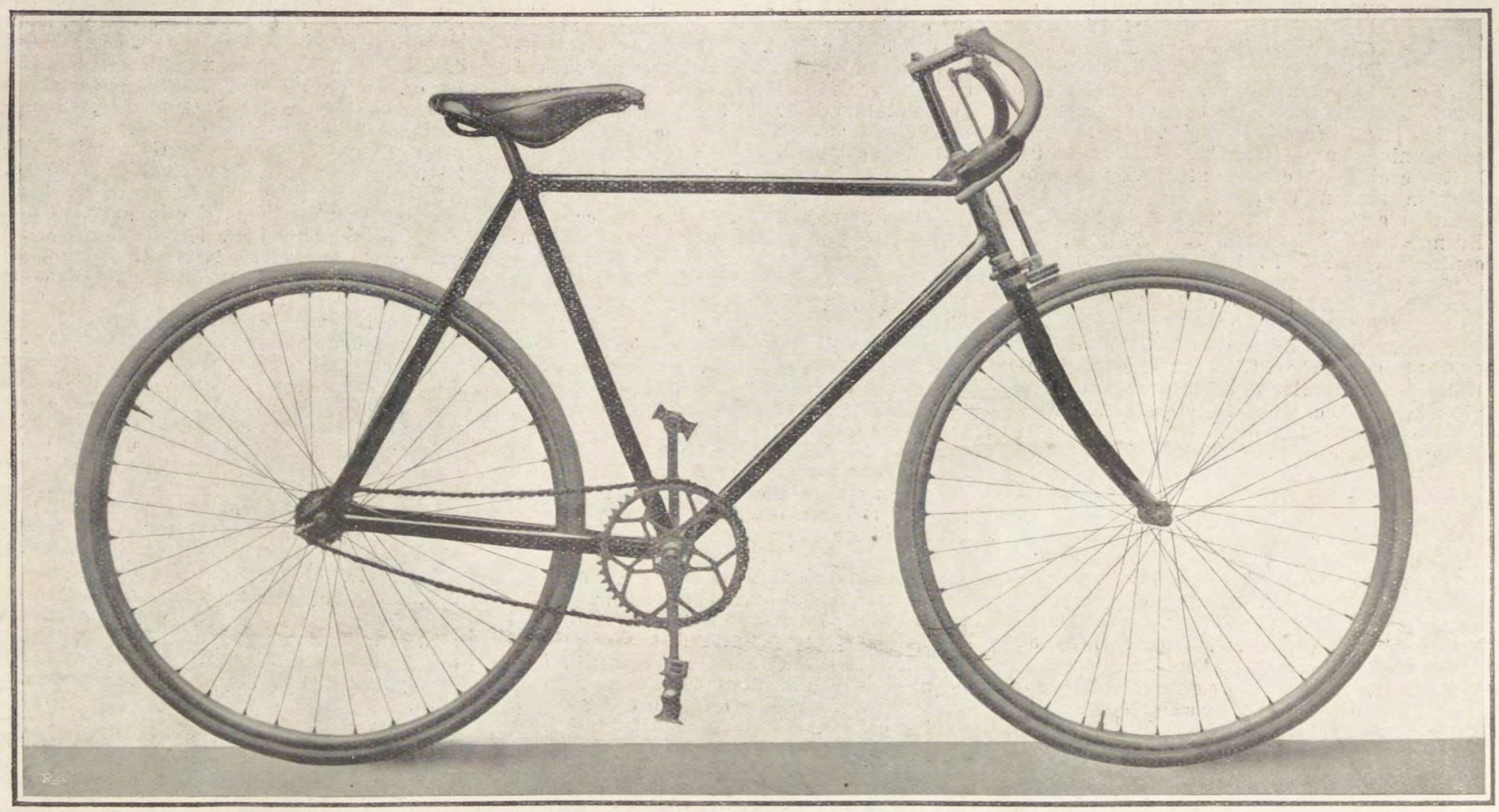
Le succès rapide de la magnéto Méa est affirmé par les autorités les plus inconstestées du monde automobile et il suffit d'une visite à ses bureaux, 157, avenue Malakoff, pour se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'un bluff.

Les lettres de félicitations, références et certificats sont à ce point nombreux, qu'on a dû éditer une brochure spéciale pour les reproduire, qui se trouve à la disposition de tous les intéressés ainsi que les originaux correspondants.

Au Salon le Stand Méa fut celui qui reçut le plus de visiteurs et certainement le plus d'acheteurs, ceux-ci purent d'ailleurs apprécier la façon de traiter de cette jeune marque qui se fait un plaisir d'offrir à tous ses clients un très joli cadeau. F. M.

Dans notre dernier numéro, à propos de la coupe du Prince Henri et la Coupe du Tsar, il fallait lire « parmi les premiers ».

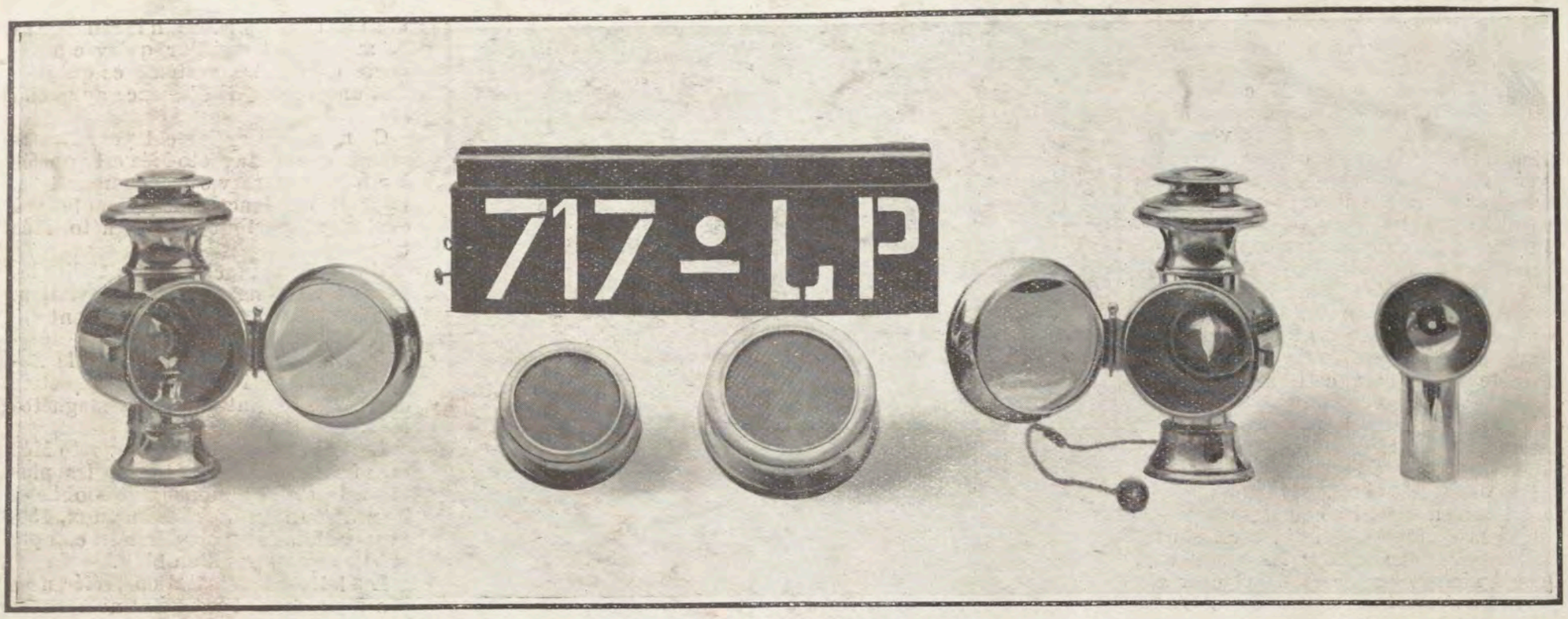
LA BICYCLETTE J.-B. LOUVET



Le Modèle J.-B. Louvet « Tour de France » 9 kilos.

C'est avec une machine de ce modèle que Pothier, Rieu et Bouillet ont terminé le Tour de France professionnels (1910) catégorie des isolés, sans changer la moindre pièce de leur machine. C'est la seule marque dont le team soit revenu entier à Paris après avoir fait les quinze étapes.

LES ACCESSOIRES BARDOU



Quelques accessoires Bardou.

Nous donnons ici la lanterne ronde mixte, sous ses deux aspects, la sirène plate, la lanterne arrière et la lanterne de bicyclette.

Nous avons déjà dit un mot, dans notre dernier numéro, des accessoires de la maison Bardou. Parlons un peu, aujourd'hui de leur sirène extra plate, bien connue. Elle est montée sur deux roulements à billes, ce qui empêche tout grippage. Les ailettes sont vissées et soudées, assurant ainsi une solidité à toute épreuve. Le son, très puissant, porte à 2 kilomètres.

La lanterne arrière à numéro lumineux, modèle breveté est la parfaite assurance contre les contraventions pour défaut d'éclairage arrière. Elle fonctionne à volonté au pétrole, et à l'électricité. Les réflecteurs intérieurs assurent une parfaite répartition de la lumière sur tous les chiffres de la plaque. La lampe disposée sur un ressort indépendant ne peut s'éteindre quels que soient les cahots du sol.

La lanterne à acétylène Jupiter pour bicyclette est bien connue. Elle se fait à flamme horizontale ou verticale. La lanterne ronde Jupiter fonctionne à l'électricité ou au pétrole comme la lanterne carrée dont nous avons donné la description dans notre dernier numéro.

On trouve également chez Bardou tous les accessoires et pièces détachées, tels que : graisseurs, injecteurs, radiateurs de toutes formes.

Notes financières

Nous avons souvent parlé à nos lecteurs de la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Ayres* qui nous paraît appelée à un très brillant avenir. L'Assemblée Générale des actionnaires de cette compagnie a eu lieu le 22 décembre dernier. Du rapport communiqué aux actionnaires ; il ressort que le trafic et les recettes ont suivi une progression très sensible.

Les recettes atteignent, pour la ligne de Buenos-Ayres à Rosario, 7.012.773 fr. 48 contre 6.214.728 fr. 10 précédemment et correspondent à une moyenne kilométrique annuelle de 18.651 francs contre 16. 528 fr. 53 en 1908-1909 et, si l'on déduit les recettes des transports en service, de 17.500 francs contre 16.000 francs environ. C'est donc une augmentation sur les recettes de l'année dernière d'environ 1.500 francs par kilomètre, soit 9,3 0/0.

Quant aux recettes de la ligne de General Villegas (1re section) elles s'élèvent, pour 202 kilomètres exploités, à : 1.175.002 fr. 53 contre 680.872 fr. 46 en 1908-1909, qui ne comprenait qu'une moyenne de 131.333 mètres en exploitation, et correspondent à une moyenne kilométrique annuelle de 5.816 fr. 84 contre 5.184 fr. 32 en 1908-1909 et, si l'on déduit les recettes des transports en service, de 4.650 francs contre 4.500 environ, soit une augmentation sur les recettes de l'année dernière de 150 par kilomètre, ou 3,3 0/0.

Les produits nets de l'exercice clos ont été supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Ils s'élèvent en effet, à 1.539.290 francs contre 1.418.412 francs. Ajoutons que l'exercice en cours accuse un accroissement d'activité considérable. Les recettes du 1er juillet au 1er décembre atteignent, en effet, 4.518.000 francs soit 2.137.000 francs de plus que celles de la période correspondante de l'exercice écoulé. C'est une augmentation de 89.75 0/0.

Puisque nous parlons de la République Argentine, il est intéressant d'enregistrer le mouvement commercial de la présente année.

Les importations effectuées pendant les 9 premiers mois, se sont élevées à 261.682 fr. 742 piastres-or, en augmentation de 41,090.191 sur celles de la période correspondante de l'excercice précédent. D'autres part, les exportations pendant les 9 premiers mois se sont chiffrées par 278.880.579 piastres-or, soit une augmentation de 47.956.503 piastres-or sur la même période de l'année précédente. Il résulte de la comparaison de ces chiffres que jusqu'à présent la balance commerciale en faveur de l'Argentine s'élève à 17.197.837 piastres-or.

Nous aurons sans doute à nous occuper à bref délai d'une opération relative à une entreprise très prospère et très intéressante : l'*Industrielle Foncière*, qui a été fondée en 1902 par un groupe de notabilités appartenant à l'industrie et au commerce parisien dans le but de consentir, généralement sous forme hypothécaire, des ouvertures de crédit en vue de l'exécution de travaux de construction, ou de l'acquisition de fournitures, sous condition que ces travaux et ces fournitures soient effectués par elle-même ou sous son contrôle. La Société accumule ainsi à son profit les bénéfices du prêteur hypothécaire, ceux de l'entrepreneur, et ceux du fournisseur. Elle va encore plus loin, car elle y ajoute ceux du producteur. Elle a en effet, établi une usine qui lui permet la fabrication en série des mobiliers.

Depuis la fondation, les actions ont régulièrement reçu 7 1/2 de dividende. Le capital actuel est de 10 millions. La nature de ses opérations amenant la Société à consentir à sa clientèle des crédits à terme relativement long, l'*Industrielle Foncière* a créé, en contre-partie de ces crédits, des obligations garanties par les créances hypothécaires qu'en vertu de son fonctionnement, elle met en portefeuille. Ces obligations rapportent 4 1/2 0/0 nets d'impôts.

Nous avons, à plusieurs reprises, et récemment encore, entretenu nos lecteurs de la *Banque de l'Union, à Moscou.* Nous avons dit, que l'exercice en cours se déroulait dans des conditions favorables. Constatons aujourd'hui que nos indications étaient exactes, car nous croyons pouvoir annoncer que les résultats permettent d'envisager une augmentation de dividendes.

Nous avons également signalé la *Banque Espagnole de l'Ile de Cuba*, qui a créé il y a deux mois, à Santiago de Cuba une succursale qui déjà a reçu en dépôts deux millions et demi de francs. En mars prochain, seront ouvertes des succursales nouvelles à Camagusy, Santa-Clara, Matanzas et Pinar del Rio.

La Banque Espagnole de Cuba qui, a distribué une moyenne de dividendes de 6,35 0/0, est appelée à suivre une marche parallèle au développement de Cuba. Or, celui-ci est intense. Pour en donner une idée, il nous suffira de dire qu'au cours d'une même journée (le 6 décembre) six mille passagers ont été amenés dans le seul port de la Havane.

Aux renseignements que nous avons donnés dans nos deux numéros précédents relativement aux *Obligations première hypothèque 5 0/0 or (2e série) des Chemins de fer du Sud du Brésil*, il est bon d'ajouter des chiffres précis relativement au service de ces titres :

Le service des obligations jusqu'au 1er octobre 1917 exigera 625.000 francs, laissant sur les recettes nettes de 1.192.095 francs, une marge de 567.095 francs.

Après le 1er octobre 1917, le service de l'intérêt et de l'amortissement s'élèvera à 678.681 fr. 25. L'excédent sera alors de 513.414 francs, sans tenir aucun compte de l'augmentation des recettes provenant de la transformation de l'exploitation des lignes urbaines et suburbaines, de la progression de la population et de la prospérité croissante du pays.

Le service des obligations paraît donc largement assuré. Rappelons qu'elles rapportent 25 francs nets de tous impôts français ou étrangers, et qu'elles ont été émises à 555 francs.

C. E. Janin.

Carnet financier, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.

LE DOUBLE ACCIDENT MORTEL D'ISSY

LA CHUTE TERRIBLE DE LAFFONT ET POLA

Mercredi matin, à 8 h. 45, Laffont et Mariano Pola prenaient place sur le monoplan appartenant à ce dernier pour s'attaquer au Grand Prix de l'Automobile-Club. Ils n'étaient pas encore sortis du terrain d'Issy-les-Moulineaux quand, soudain, l'aile gauche s'envola littéralement et l'appareil vint s'effondrer sur le sol dans un fracas sinistre. En haut, l'appareil saisi par notre photographe au moment même de la chute ; en bas, à gauche, le cadavre du malheureux Laffont ; à droite, Pola avant le départ.

Supplément au numéro 641 de la *Vie au Grand Air* du 31 Décembre 1910.

APRÈS LA CATASTROPHE

Les débris de l'appareil après la chute.

L'infortuné Laffont était tombé la face contre le sol, dans le dossier de son siège ; il expira pendant qu'on le transportait à l'hôpital. Pola était mort sur le coup.

On emporte les restes de l'aéroplane.

Les causes de la catastrophe restent inconnues. Peut-être l'appareil, très chargé, fut-il pris dans une poche d'air. Dans le médaillon de gauche, on met le feu à l'essence qui s'est répandue sur le sol ; dans celui de droite, le dernier portrait des deux aviateurs fait avant le départ.